




3 1761 11650469 7



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116504697>

GOVT PUBNS

Issue No. 37

Thursday, June 10, 1976

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets
Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Fascicule n° 37

Le jeudi 10 juin 1976

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets
M. Ralph W. Stewart, député

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Special Joint Committee of
the Senate and of
the House of Commons on the*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité mixte spécial
du Sénat et de
la Chambre des communes sur la*

National Capital Region

Région de la Capitale nationale

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976

SPECIAL JOINT COMMITTEE ON
THE NATIONAL CAPITAL REGION

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets

Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Representing the Senate:

Senators:

Asselin
Barrow

Lafond
McDonald

Representing the House of Commons:

Messrs.

Baker
(Grenville-Carleton)
Clermont
Darling

Messieurs

Ellis
Francis
Gauthier
(Ottawa-Vanier)

COMITÉ MIXTE SPÉCIAL SUR LA
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets

M. Ralph W. Stewart, député

Représentant le Sénat:

Les sénateurs:

McIlraith
Quart

Robichaud

Représentant la Chambre des communes:

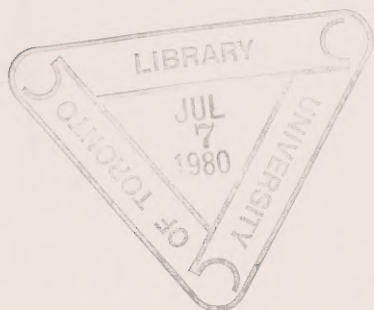
Isabelle
La Salle
Lefebvre
Oberle

Poulin
Rondeau
Saltsman
Watson

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee



Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnement et Services
Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 10, 1976

(40)

[Text]

The Special Joint Committee of the Senate and of the House of Commons on the National Capital Region met at 3:44 o'clock p.m., this day, the Joint Chairman, Senator J. P. Deschatelets, presiding.

Members of the Committee present:

Representing the Senate: The Honourable Senators Deschatelets, McDonald and McIlraith.

Representing the House of Commons: Messrs. Baker (Grenville-Carleton), Clermont, Francis, La Salle, Lefebvre, Saltsman and Watson.

Witnesses: Mr. Brian Bourns, Alderman, City of Ottawa. Mr. John McKay. *From the Ottawa West Citizens Committee:* Mr. Wallace B. Shute, Chairman.

In Attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the review of matters bearing upon the development of the National Capital Region. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 20, 1975.*)

Messrs. Bourns, McKay and Shute made opening statements and answered questions.

In accordance with a motion of the Committee adopted at the meeting held on July 17, 1975, the Chairman authorized that the following briefs be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

- a) Mr. Brian Bourns (*See Appendix "NCR-37"*)
- b) Mr. John McKay (*See Appendix "NCR-38"*)
- c) Ottawa West Citizens Committee (*See Appendix "NCR-39"*)

At 5:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 JUIN 1976

(40)

[Traduction]

Le Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes sur la région de la Capitale nationale se réunit aujourd'hui à 15 h 44 sous la présidence du sénateur J. P. Deschatelets (coprésident).

Membres du Comité présents:

Représentant le Sénat: Les honorables sénateurs Deschatelets, McDonald et McIlraith.

Représentant la Chambre des communes: MM. Baker (Grenville-Carleton), Clermont, Francis, La Salle, Lefebvre, Saltsman et Watson.

Témoins: M. Brian Bourns, échevin, Cité d'Ottawa. M. John McKay. *Du Comité des citoyens d'Ottawa-Ouest:* M. Wallace B. Shute, président.

Aussi présent: De la Direction de la recherche, Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, conseiller du Comité.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi ayant trait à l'examen des questions touchant l'aménagement de la région de la Capitale nationale (*Voir procès-verbal du lundi 20 octobre 1975.*)

MM. Bourns, McKay et Shute font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 17 juillet 1975, le président autorise que les mémoires suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

- a) M. Brian Bourns (*Voir Appendice «NCR-37»*)
- b) M. John McKay (*Voir Appendice «NCR-38»*)
- c) Comité des citoyens d'Ottawa-Ouest (*Voir Appendice «NCR-39»*)

A 17 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 10, 1976

[Text]

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Would you take your seats, please. We will start now. We have a quorum. Order, please.

Members of the Committee, we have this afternoon three witnesses and, with your co-operation, we will try to give them about 30 minutes each. So, I rely on you to limit your questions to a period of about 5 minutes each.

• 1544

So the first witness we have this afternoon and whom we are happy to welcome is Mr. Brian Bourns, Alderman for the City of Ottawa. I understand, Mr. Bourns, that you will give us a resumé of your memoir for about five minutes; then we will proceed with the question period. Please proceed.

Alderman Brian Bourns (Alderman, City of Ottawa): Thank you very much, Mr. Chairman. In making my opening remarks I will take the liberty of assuming you have at least had time to take a quick glance at the brief, and perhaps in the five minutes available, extrapolate a little bit, basically as a result of having come down and seen Mr. Gallant's most recent appearance before the Committee and learning the opinions that he expressed at that time.

I found that particular presentation interesting in that it appeared to be a rather significant retreat from the position that essentially was promoted first by Mr. Fullerton in his report, which initiated the activities of this Committee, and later the first appearances of Mr. Gallant himself. It appears that the National Capital Commission has now basically realized that it has neither the need, nor, in fact, the justification, to have any increased or expanded mandate or powers, and is back to the point now of basically trying to argue for the status quo; which is essentially what Mr. Gallant was doing in his presentation: arguing that the present form of regional government with a federal presence, the NCC, reasonably at the same level of powers as it is at the moment, should remain.

I found the response of various Committee members to Mr. Gallant's presentation very interesting. Mr. Ellis, who unfortunately is not here today, was very quick—I think primarily because of his original municipal orientation—to pick up the general tone of Mr. Gallant's presentation, and the reason why both his actions and the actions of the NCC for the past several years have appeared obnoxious to municipal representatives and have, in fact, wound up being counterproductive because of their activities, because of the attitude and the forbearing that the NCC has taken.

On the other hand, members of the Committee from the Ottawa-Carleton area, who have probably spent more of their time involved in directly assisting in the works of the NCC, of course took an applauding role in addressing Mr. Gallant's brief, and I fear, basically applauding activities which went on perhaps 10, 15, 20 years ago: the creation of the more exciting things around Ottawa such as the parkways, such as the innovative idea of the skating on the canal and so on, but ignoring some of the more current issues that have come to light.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 10 juin, 1976

[Interpretation]

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Veuillez vous asseoir, nous allons commencer, car nous avons atteint le quorum. A l'ordre, s'il vous plaît.

Membres du comité, nous accueillons cet après-midi trois témoins à qui nous essaierons de consacrer environ une demi-heure chacun. Je compte donc sur vous pour limiter vos questions à à peu près 5 minutes par personne.

Notre premier témoin, M. Brian Bourns, échevin de la Ville d'Ottawa. Si j'ai bien compris, monsieur, vous souhaitez nous résumer votre mémoire en quelque cinq minutes; nous pourrions ensuite passer aux questions. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Brian Bourns (échevin, Ville d'Ottawa): Merci beaucoup, monsieur le président. Dans mes remarques préliminaires, je me permettrai de prendre pour acquis que vous avez au moins eu le temps de jeter un rapide coup d'œil à mon mémoire ce qui me permettra peut-être de déborder un peu du sujet pour vous faire part de ma réaction au dernier témoignage de M. Gallant qui a comparu récemment devant votre Comité.

J'ai jugé son exposé très intéressant, car il semblait se dégager considérablement de la position prise tout d'abord par M. Fullerton dans son rapport, lequel est à l'origine de votre Comité, puis par M. Gallant lui-même dans ses premières déclarations. Il semble que maintenant la Commission de la capitale nationale ait compris qu'il n'est pas nécessaire ni en fait justifié d'élargir son mandat ou ses pouvoirs. En réalité elle semble maintenant préférer le statu quo et c'est ce qu'exprimait essentiellement M. Gallant dans son exposé: il déclarait en effet que la forme actuelle de gouvernement régional avec une présence fédérale, à savoir la CCN, qui aurait à peu près les mêmes pouvoirs qu'aujourd'hui, devrait être maintenue.

D'autre part, j'ai été très intéressé par les réponses des divers membres du Comité. M. Ellis, qui n'est malheureusement pas là aujourd'hui, a très vite—et c'est peut-être à cause de son orientation municipale—saisi le ton général des propos de M. Gallant et la raison pour laquelle tant ses actions personnelles que celles de la CCN au cours des dernières années étaient apparues aussi désagréables aux élus municipaux et s'étaient en fait soldées par un échec pour une simple question d'attitude et de procédé.

Par ailleurs, les membres du Comité de la région Ottawa-Carleton, qui ont probablement consacré plus de temps à une aide directe aux travaux de la CCN, ont évidemment applaudi le mémoire de M. Gallant et, je crains, également les activités d'il y a 10, 15, ou 20 ans: la création de choses assez attrayantes autour d'Ottawa comme les promenades, le patinage sur le canal etc., en négligeant par contre les problèmes plus actuels qui se sont faits jour.

[Texte]

But as I state in my brief, I find it much too easy to simply criticize the NCC and the federal government from a municipal perspective and to say: "You guys are taking too much power; you are stepping on our toes; you are walking into our territory." And one of the main reasons that I find that a difficult role to play is that I tend to disagree with the perspective of the municipal councils, often, when they are in dispute with the NCC.

In some instances, I find the NCC on the side of the issue that I have to agree with, personally, and I wind up having to disagree with the municipality I represent. And what is becoming even more frustrating to me is that on those specific issues where I agree with the NCC, the NCC is losing, and losing very badly, in its disputes with the local authority.

The most obvious, I think, is probably the question of the southern urban growth area as opposed to the Carlsbad or southeast urban growth area. Similarly, the discussion over the various transportation corridors and alternative corridors that would service these various growth areas.

In each

of these instances, the NCC has taken a very firm—and one might even toss in Central Mortgage and Housing Corporation to the extent that they are involved—but the federal government has taken a very firm role, simply saying: thou shalt not build the south growth area, we shall not provide you with the land, you shall not be able to get mortgage funding.

• 1550

But lo and behold! The province is building a highway through there, and underneath that highway is the servicing required to provide for 100,000 people living in that area. The province is signing OHAP agreements with each of the developers. There is, in fact, construction activity taking place in the first phase of that development. The development is probably the worst thing that could happen to the Regional Municipality of Ottawa-Carleton or as you might refer to it, the Ontario half of the national capital region.

The NCC has taken a very positive policy stance on the matter, yet it is losing. Why is it losing? I suggest that it is losing because it fails to present its point of view in a rational, in a discussive, way. When the regional official plan was being discussed rather than coming and saying, we feel that this would be an alternative, talking the thing through, coming to some kind of consensus, the NCC said: we are conducting our planning exercise; when we are finished we will let you know what the true answer is. We now have two documents, which totally contradict each other, being implemented by different levels of government. What we are, in fact, winding up with is probably the worst elements of both plans.

That, I think, relates very largely to the attitude the NCC has been promoting, their over-use and abuse of the power available to them. I come to you arguing, not as Chairman Coolican did that the NCC should be curbed to allow the region to achieve its objective, but that the NCC should be curbed so that it will be able to reach its own objectives in those areas where they are positive. The very attitude of the NCC in coming in, its use of the powers it has available to it, in fact its knowledge that those powers are available, are the very strongest things that alienate it from any participation in the municipal decision-making role.

[Interprétation]

Mais comme je l'indique dans mon mémoire, je trouve qu'il est beaucoup trop facile de se contenter de critiquer la CCN et le gouvernement fédéral en adoptant une optique municipale et de déclarer: «Vous prenez trop de pouvoir; vous marchez sur nos plates-bandes; vous nous piétinez.» Une des principales raisons pour lesquelles je n'aime pas beaucoup ce rôle est qu'en général je ne suis pas d'accord avec les conseils municipaux dans leurs conflits avec la CCN.

Il arrive en effet que la CCN soit du même côté que moi et que je sois obligé de rejeter le point de vue de la municipalité que je représente. Et ce qui est encore plus frustrant est que sur ces problèmes précis où je soutiens la CCN, celle-ci perd, et de façon très dangereuse, vis-à-vis des autorités locales.

Je crois que le plus évident est probablement la question de l'aménagement urbain sud plutôt que celui de Carlsbad ou celui du sud-est. De même, la discussion sur les divers corridors de transport et autres couloirs qui pourraient desservir ces différentes régions en pleine expansion.

Dans chacun de ces cas, la CCN et on pourrait peut-être inclure aussi la Société centrale d'hypothèques et de logement, en tout cas le gouvernement fédéral a pris une position très ferme en déclarant simplement: on ne construira pas la région sud, on ne vous concédera pas les terres ni le financement hypothécaire nécessaire.

Mais voilà que la province construit une route et, endessus les services d'utilité publique nécessaires aux 100,000 habitants de cette région. La province signe des accords dans le cadre du programme ontarien d'aide au logement avec chacun des entrepreneurs. D'ailleurs, le premier stade de construction est commencé. C'est probablement ce qui peut arriver le pire à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton ou, si vous voulez, à la moitié ontarienne de la région de la Capitale nationale.

La CCN a pris une position très louable à cet égard et voilà qu'elle perd. Pourquoi? Je pense que c'est parce qu'elle ne présente pas son point de vue de façon rationnelle et qu'elle n'invite pas à la discussion. Par exemple, lorsqu'elle a étudié le plan régional officiel, au lieu de présenter cela comme une autre solution, d'en parler ouvertement, d'essayer d'arriver à un certain consensus, la CCN a déclaré: nous effectuons nos travaux de planification et, lorsqu'ils seront terminés, nous vous dirons quelle est la bonne solution. Nous voici maintenant avec deux documents qui se contredisent entièrement et qui sont appliqués par différents niveaux de gouvernement. Nous nous retrouvons donc en fait probablement avec les pires éléments des deux plans.

Je pense que cela est en grande partie dû à l'attitude de la CCN, au fait qu'elle a abusé des pouvoirs qui lui sont impartis. Contrairement au président Coolican qui souhaite que les pouvoirs de la CCN soient diminués pour que la région puisse atteindre son objectif, je souhaite moi que l'on bride la CCN de sorte qu'elle puisse atteindre ses propres objectifs dans des domaines où ils sont très positifs. C'est l'attitude de la CCN, la façon dont elle utilise les pouvoirs dont elle dispose, le fait qu'elle sait qu'elle a ces pouvoirs, qui font qu'elle ne peut correctement participer à l'élaboration des décisions municipales.

[Text]

The best example I can, perhaps, give you is that of the Campeau Corporation, or any one of the other major developers within the Ottawa-Carleton regional area. None of them, I repeat, none of them has the powers available to the NCC in financial resources for supporting services, expropriation powers, the ability to ignore municipal zoning by-laws; but every single one of them got what it wanted out of the regional official plan. That is a slight exaggeration—the larger elements of them, when combined, managed in discussions to achieve their objectives from the regional official plan. They did that by participating in the process, not by threatening to go to the province, not by threatening to go to the OMB, but by getting in, participating in the process, working with the municipality to derive some common objectives, to derive some common plans. The NCC, I suggest, could have accomplished much, much more if it had done that, had exercised its resources in that manner, rather than by retreating and carrying on its own planning exercise.

That is my opening statement, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you. Before I give the floor to Senator McIlraith, you have mentioned that, in your opinion, the last presentation by the Chairman of the NCC, Mr. Gallant, represents for you the status quo. I just want to point out that Mr. Gallant has put some strong emphasis on the fact that his plan to organize the territory of the National Capital Region, in his view, represents quite an improvement over the existing situation. Would you care to make a comment or two on this?

Alderman Bourns: My understanding of that remark, as I heard it, was that basically the Ontario and Quebec areas should reorganize their regional municipalities so they make more sense. That is already underway in the Ontario portion of the region with the Mayo Commission Study. My understanding was that one should try to rationalize the local municipalities in that sense, there would be the regional municipalities and the local ones within them. I did not get the impression that Mr. Gallant was calling for anything other than the provinces' retaining their respective jurisdictions...

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Yes, that is true.

Alderman Bourns: ... the regions retaining their respective jurisdictions, and the local municipalities retaining their respective jurisdictions. That, I suggest, is the status quo—one way or the other.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you. Senator McIlraith.

• 1555

Senator McIlraith: Mr. Bourns, I notice in your brief here, referring particularly to page 4, you come out quite strongly and firmly for adopting an attitude of co-operation and an attitude of participation, and it seems to me that is the thrust of improvement you seek. I am quite in accord with that. I notice when you come to criticism of the NCC or the federal authority in the area, you talk about their tactics, anti-democratic tactics and so on. The point you seem to make is as to their methods of conducting their responsibilities in the rule of the federal authority representative. Then you spoke rather well of Mr. Gallant's last submission to the Committee, a view I share. So far, I think I can properly say it was the bright spot in the presentations. Very good.

[Interpretation]

Le meilleur exemple que je puis vous donner est celui de la société Campeau ou de n'importe quel autre gros entrepreneur de la région Ottawa-Carleton. Aucun, j'insiste, aucun ne dispose des pouvoirs de la CCN qu'il s'agisse de ressources financières pour les services à prévoir et, parallèlement, du droit d'expropriation, de son droit de passer outre aux règlements municipaux de zonage, mais tous ont obtenu ce qu'ils voulaient du plan régional officiel. C'est peut-être légèrement exagéré; en fait, les «gros» se sont serrés les coudes et sont parvenus à force de discussions à obtenir ce qu'ils souhaitaient du plan régional officiel. Ces entrepreneurs y sont parvenus en participant aux processus, non pas en menaçant d'en appeler à la province, au conseil municipal d'Ottawa, mais en participant aux travaux de la municipalité afin de définir certains objectifs communs et, partant, certains plans communs. Je prétends que la CCN aurait pu faire beaucoup plus si elle s'était comportée de la même façon, si elle avait exercé ses pouvoirs dans ce sens plutôt qu'en s'isolant et en se livrant à des exercices de planification distincte.

C'est tout ce que je voulais dire pour le moment, monsieur le président.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci. Avant de donner la parole au sénateur McIlraith, vous avez indiqué qu'à votre avis la dernière déclaration du président de la CCN, M. Gallant, prônait le statu quo. Je voudrais simplement vous signaler que M. Gallant a indiqué très clairement que son projet d'organisation du territoire de la région de la Capitale nationale constituait une nette amélioration par rapport à la situation actuelle. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Bourns: J'avais compris qu'il voulait en fait dire que l'Ontario et le Québec devraient réorganiser leurs municipalités régionales de façon plus rationnelle. Cela a déjà été entrepris en Ontario par la Commission Mayo. Je crois qu'il a voulu dire qu'il faudrait essayer de rationaliser les municipalités locales au sein des municipalités régionales. Je n'avais pas l'impression que M. Gallant souhaitait autre chose que le maintien par les provinces de leur juridiction respective...

Le coprésident (sénateur Deschatelets): En effet, c'est exact.

M. Bourns: ... que les régions conservent leur propre juridiction et que les municipalités conservent les leurs. Je crois que d'une façon ou d'une autre, c'est là le statu quo.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci. Sénateur McIlraith.

Le sénateur McIlraith: Monsieur Bourns, dans votre mémoire, à la page 4, vous semblez prôner très clairement une attitude de collaboration et de participation et j'ai l'impression que c'est là surtout que vous voudriez que la situation s'améliore. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Quand vous passez aux critiques de la CCN ou de l'autorité fédérale dans ce domaine, vous parlez de leurs tactiques que vous jugez antidémocratiques etc. Il semble que c'est surtout la façon dont la CCN exerce ses responsabilités que vous déplorez. Puis vous avez été assez élogieux quant aux dernières déclarations de M. Gallant à notre Comité et, là-dessus aussi, je suis d'accord avec vous. Je dirais d'ailleurs que jusqu'ici, ce fut ce que nous avons eu de plus positif. Très bien.

[Texte]

I wanted to ask you if you have had occasion to look at the powers of the Commission, that is, the qualification of the powers that were not referred to in the first brief submitted by the Chairman of the Commission or by Mr. Clark. Have you looked at those powers as they are contained in the NCC Act in the particular . . .

Mr. Bourns: Not at the Act in detail, no.

Senator McIlraith: Are you aware that any of the powers in the area of planning and development, after ensuring independence of the Commission from political interference, are strictly limited to "in order that the nature and character of the seat of government of Canada may be in accordance with its national significance"? I take it from your brief that you are in accord with that limitation being continued, that is that they should not be granted local authority that is now under jurisdiction of the provinces.

Mr. Bourns: My contention is also that that limitation has been ignored in the past.

Senator McIlraith: Yes, but in terms of your criticism of its ignoring in the past, I take it from the thrust of your brief that it should be retained and your complaint is that it is not being applied but should be applied.

Mr. Bourns: Most certainly. But what I am also suggesting is a different approach on behalf of the NCC in the way they do their planning; rather than that they go out doing their planning and then try to execute it, they carry out the actual planning and co-operation in conjunction with the area . . .

Senator McIlraith: Negotiation and co-operation, yes. I understand that. I am in accord with that. I wanted to ask you one other question. Have you given any detailed thought to any suggestions for change or improvement in the structure of the NCC, that is, how it is created or as to the status of the Chairman?

Mr. Bourns: I have done some analysis of that, basically when I was considering the structure of local governments in connection with the Mayo Commission, which I prepared a brief for, and quite frankly, I think the structure of the NCC would vary depending upon the role that one assumed that it should have. The previous suggestion of having some of the local elected officials on the Board of Directors and the corresponding criticism that that would constitute a fairly significant conflict of interest does make some sense to me. What I would tend to prefer myself would be to have the Commission itself strictly an advisory body with the Minister having the executive authority, delegating as much of that as he would wish to his subordinate, the Chairman of the NCC.

That way I would think the NCC would be much more responsive, at least in a theoretically democratic way, to some elected body, to Parliament.

Senator McIlraith: You are extraordinarily close in that last statement to the way the Act, the present Act, is drafted. Your criticism seems to centre on the way they are carrying out . . .

Mr. Bourns: As I say, my knowledge of NCC activities are from practice, not from academic studies.

[Interprétation]

Avez-vous déjà étudié les pouvoirs de la Commission, à savoir la définition de ces pouvoirs dont ni le président de la Commission ni M. Clark n'avaient parlé dans le premier mémoire. Avez-vous en fait consulté la loi à ce sujet?

M. Bourns: Non, pas en détail, monsieur.

Le sénateur McIlraith: Savez-vous quels sont ces pouvoirs en matière de planification et d'aménagement, une fois bien établie l'indépendance politique de la Commission, à savoir qu'ils sont strictement limités «pour que la nature et le caractère du siège du gouvernement du Canada coïncident avec sa signification nationale»? D'après votre mémoire, il semble que vous souhaitiez voir cette limitation maintenue et que l'on ne lui donne pas de pouvoirs locaux qui appartiennent actuellement aux provinces.

M. Bourns: Je prétends aussi que l'on n'a pas tenu compte dans le passé de cette limitation.

Le sénateur McIlraith: C'est vrai, mais d'après votre critique, je crois que vous voudriez qu'on maintienne cette limitation et qu'on l'applique.

M. Bourns: Certainement. Mais je suggère également une méthode d'approche différente pour la CCN; plutôt que de se livrer à sa propre planification et d'essayer ensuite de l'appliquer, elle devrait le faire en collaboration avec les autorités régionales . . .

Le sénateur McIlraith: Négociation et collaboration, d'accord. Je comprends bien cela. Je suis tout à fait d'accord. Autre question. Avez-vous réfléchi à certaines suggestions visant à améliorer la structure de la CCN, notamment sa constitution ou le statut de son président?

M. Bourns: Oui j'ai analysé cela, surtout quand j'étudiais la structure des gouvernements locaux pour la Commission Mayo pour laquelle j'ai préparé un mémoire et très franchement, je pense que la structure de la CCN varierait selon le rôle qu'on lui confierait. Quant à suggérer d'avoir des élus locaux au conseil d'administration et à rétorquer que cela pourrait constituer un conflit d'intérêts assez grave, je suis assez d'accord. Je préférerais personnellement que la Commission soit strictement un organe consultatif et que le ministre détienne le pouvoir exécutif en déléguant toute l'autorité qu'il souhaite à son subordonné, le président de la CCN.

Je pense qu'ainsi la CCN pourrait être beaucoup plus utile et fonctionnerait beaucoup plus démocratiquement en étant responsable devant un corps élu, le Parlement.

Le sénateur McIlraith: Vous vous rapprochez là formidablement du texte même de la loi. Votre critique semble porter sur la façon dont la CCN s'acquitte . . .

M. Bourns: Comme je l'ai dit, ma connaissance de l'activité de la CCN découle de mon expérience et non d'études théoriques.

[Text]

• 1600

Senator McIlraith: So you are really criticizing the methods and not the law on that point?

Mr. Bourns: Yes, I am sure everything I have said could be achieved within the present law. I would suggest it might be more likely to be achieved if some of their powers were restricted, if it was indicated that they could not, for instance, overcome the wishes of a local council without some safeguard built into the system, at the least.

Senator McIlraith: That is all, thank you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Saltzman, then Mr. Baker.

Mr. Saltzman: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bourns, I guess it was Tuesday that a central question started to emerge in our hearings. We have had some excellent representation and the theme was co-operation, somewhat along the lines that you are suggesting, that so many of these problems could be overcome by consultation and a more democratic approach to the problem. The question raised in the course of that dialogue was: Suppose you cannot resolve it, where does the ultimate power lie?

I concur wholeheartedly in your suggestion that method can sometimes be terribly important, but there does come a time in certain issues where a compromise is not possible. You gave the example you gave about whether development should be in the south or the southeast. Even if the NCC had come to those hearings or had put its views forward, could its views really have prevailed? In other words, what compromise is possible? It is an either-or situation; you are either going here or you are going there. The compromise, of course, is that you go a little bit to each place which, it seems to me would be the worst possible solution.

In some cases a conflict can be resolved. For instance, the Sandy Hill people who were before us pointed out that what was good for Sandy Hill turned out to be good for the nation's capital as well, with some good arguments. But sometimes what turns out to be good for the locals is not good from a national capital view because the interests of the locals are not always identical with the interests of the nation. The interests of the nation may be to go a more expensive route, to set a precedent or to create a prototype, the local people may say, if you want to do those kinds of grand experiments you pay for it, but we do not want it to come out of our taxes. This sort of thing may be part of the problem with the question between the south and the southeast development.

First, while agreeing with you that we need this process of consultation, do you see this as a problem that has to be resolved, that at some point somebody has to have the ultimate say? Second, if you see this, who has the final say when these things cannot be resolved?

Mr. Bourns: I quite agree that impasses are inevitable. I would suggest that the present situation where the NCC dictates, for instance, the number of lanes on a bridge at Hog's Back, is pressing what is of national importance a bit far, although I would agree, as I say, with their perspective on it, that a bridge in the middle of a recreation area should probably be two instead of four lanes. It is really hard to make a case that you are destroying the significance of the national capital by making it four lanes.

[Interpretation]

Le sénateur McIlraith: Si je comprends bien, vous critiquez les méthodes utilisées plutôt que la loi.

M. Bourns: Oui, je demeure persuadé que tout ce dont j'ai parlé est réalisable dans les cadres de la Loi actuelle. La tâche serait peut-être plus facile si l'on restreignait l'autorité de certains niveaux de gouvernement. Par exemple, le régime de lois actuelles devrait comporter des garanties empêchant d'aller à l'encontre des désirs d'un conseil local.

Le sénateur McIlraith: C'est tout ce que je voulais dire. Merci.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): M. Saltzman, suivi de M. Baker.

M. Saltzman: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bourns, mardi dernier une question principale s'est dégagée de nos discussions. Le Comité a entendu d'excellentes présentations qui portaient sur une coopération semblable à celle que vous proposez. Il semble qu'on pourrait solutionner ces problèmes au moyen de la consultation et d'un régime plus démocratique. Au cours du dialogue, nous avons soulevé la question suivante: Si l'on ne parvient pas à se mettre d'accord, qui prend la décision de faire quoi?

Je conviens entièrement avec vous que la démarche est extrêmement importante, toutefois vient un moment où le compromis est impossible. A titre d'exemple, vous avez parlé d'un aménagement possible dans le sud ou dans le sud-est de la ville. La CCN aurait-elle eu gain de cause si elle s'était présentée aux audiences pour faire entendre son point de vue? Quels compromis peut-on accepter? En d'autres termes, il s'agissait de faire un choix dans un sens ou dans l'autre. La solution de compromis est, selon moi, la plus mauvaise puisqu'elle cède un petit peu aux deux endroits et ne contente personne.

Parfois le conflit se dissipe. Par exemple, les représentants de la Côte-de-Sable ont prouvé, au moyen d'arguments solides, que ce qui est préférable pour la Côte-de-Sable l'est aussi pour la Capitale nationale. Néanmoins, tout ce qui est bon pour les résidents locaux ne l'est pas nécessairement pour la Capitale nationale, puisque les intérêts des deux parties ne sont pas identiques. Dans l'intérêt de la nation, il peut être nécessaire de construire une route dispendieuse, d'établir un précédent ou de créer un prototype. Les résidents locaux ne s'y opposeront pas mais refuseront de financer toute réalisation à même leurs impôts. Cela explique un peu la nature du problème soulevé par l'aménagement du sud et sud-est de la ville.

Je répète que je conviens avec vous de la nécessité de la consultation. Toutefois, êtes-vous d'avis qu'à un moment donné, le problème devra être résolu par une autorité quelconque? Qui doit avoir le dernier mot dans de tels cas?

M. Bourns: En effet, les impasses sont inévitables. Prenons la question du nombre de voies sur le pont *Hog's Back*; la CCN veut dicter sa volonté et insiste qu'il s'agit d'une question d'importance nationale. C'est un peu exagéré tout de même. Malgré tout, la CCN a raison de dire qu'un pont situé au beau milieu d'une zone récréative doit avoir deux voies plutôt que quatre. Il est cependant assez difficile de prouver que la construction d'un pont à quatre voies nuira à la Capitale nationale.

[Texte]

In your other example of going farther around, a little more expensive, to set an example, I do not think any municipality would reject a better solution as a bit of an experiment if they could afford it and if, for instance, the difference which represents the national interests was made up by the federal government. That is exactly the point. You can achieve that kind of thing if you are willing to spend your dollar. I do not think the federal government should ever have the right to dictate to the municipality that it will build something in a more expensive way than it would like to and state that it will provide no funding towards the difference in cost. I could see no justification for that under any circumstances. If the difference is to suit a national aim, then the nation should pay for it. That only follows logically. I am sure there are some things on which one could state that there is a need for the federal government, through whatever agency, to have the final say. Probably the design of buildings on the south side of Wellington Street is an excellent example and you solved that problem, you bought it. Can you give me another example? Is it crucial to the nation's capital that Rideau Centre be built with 500,000 square feet of floor space instead of 450,000 square feet? Can you ever make that argument?

• 1605

Mr. Saltsman: I think you can make this kind of an argument, that the nation's capital draws many people from all across the country, with access roads and the ability to move people within the capital itself to various points of interest, and it becomes more than just a matter of local interest. For instance, you might run into the kind of problem where the local interest is to keep the street nice and quiet, and yet you have to move people who are coming to the nation's capital, and how do you move them. I cannot think of a specific example, but these are the types of problems you run into even in municipalities.

Alderman Bourns: No, I think you have to find a specific example. Although theoretically I think the situation is possible, practically I do not think it is. I do not think you can find a situation that you will not be able to deal with in a reasonable fashion.

Mr. Saltsman: But the solution that the NCC is using is the one that everybody is getting mad about. The NCC in fact has resolved its problem of jurisdiction in that it does not have the authority to really interfere with municipal and provincial objectives by buying land. This is what everybody is complaining about, that they are buying the land and interfering with the planning process, and yet you are pointing out that this is a very desirable thing on their part for them to do. What you are saying is that in the case of some of the land they are buying they have not justified the buying of that land and they are sitting on it.

Alderman Bourns: That I find largely the problem of the Auditor General.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): This will be your last question, Mr. Saltsman.

Mr. Saltsman: Yes. We have heard a lot of discussion about development in the south as against development in the southeast, and both parties to that question are making strong arguments about which is the best. You obviously favour the NCC's approach rather than the regional government's approach to development. Is that correct? Why do you think this kind of a conflict has developed? Is it a question of the cost of developing? That one is a more

[Interprétation]

Votre autre exemple traite de situations qui entraînent des frais plus élevés. Que je sache, aucune municipalité ne rejettera une solution meilleure que celle qu'elle peut financer. Par contre, elle exigera que le gouvernement fédéral assume la part des frais qui correspond aux intérêts nationaux. Tout est possible quand vous êtes prêts à payer. A mon avis, le gouvernement fédéral ne devrait jamais pouvoir dicter à la municipalité une construction plus dispendieuse sans fournir lui-même les fonds correspondant à la différence des coûts. Ce n'est qu'une question de justice. Si on dépense davantage afin de réaliser un objectif national, c'est le pays qui doit logiquement payer la note. Il est indiscutable que, dans certaines situations, le gouvernement fédéral, par l'entremise d'une de ses agences, doit avoir le dernier mot. Le projet d'aménagement du côté sud de la rue Wellington constitue un excellent exemple de solution d'un problème. Le gouvernement s'est porté acquéreur des édifices. Pourriez-vous me citer un autre exemple? Est-il essentiel à la Capitale nationale que le centre Rideau soit construit sur une aire de 500,000 pieds carrés plutôt que 450,000 pieds carrés? Une telle décision est-elle justifiable?

M. Saltsman: Disons que la Capitale nationale attire des gens de partout au pays et doit donc disposer de voies d'accès permettant de visiter les endroits intéressants. A ce moment-là, les problèmes dépassent l'intérêt local. Pour plaire aux habitants d'un quartier, il faudrait sans doute garder la rue paisible et tranquille; cependant, il faut penser aussi aux visiteurs de la Capitale nationale. Je n'ai pas présentement en tête un exemple précis, mais je sais que les municipalités elles-mêmes doivent faire face à ce genre de problèmes.

M. Bourns: J'aimerais avoir un exemple précis. En théorie, la situation est possible mais, en pratique, elle ne l'est pas. Toute situation peut être réglée de façon raisonnable.

M. Saltsman: La solution utilisée par la CCN déplaît à tous. En fait, la CCN a contourné son problème de juridiction qui l'empêche de s'immiscer dans les affaires municipales et provinciales en devenant propriétaire foncier. C'est la source de toutes les plaintes. La CCN achète des terrains et intervient dans le processus de planification. Selon vous, cette démarche de la CCN est désirable. Vous ajoutez toutefois que, dans certains cas, la CCN s'est portée, sans raison valable, acquéreur de biens fonciers dont elle ne fait présentement aucun usage.

Le conseiller municipal Bourns: Ce problème relève de la compétence de l'Auditeur général.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Monsieur Saltsman, ce sera votre dernière question.

M. Saltsman: Merci. Nous avons entendu des discussions prolongées au sujet de l'aménagement de la région sud par opposition à la région sud-est. Les deux parties intéressées ont avancé des arguments pouvants. Vous approuvez la démarche de la CCN plutôt que celle du gouvernement régional, n'est-ce pas? Quelle est la source du conflit actuel? Est-ce une question de coûts d'aménagement? Y a-t-il une telle différence de prix entre les deux

[Text]

expensive development than the other and one is a more long-run objective than the other? Why do you think this kind of a conflict exists?

Alderman Bourns: I suppose there are several basic differences of opinion that underlie the conflict. One is the basic preference for public versus private development, or country, based on a simple philosophical orientation. Another would be a belief in the capability of the public to carry out the development of the southeast area. There has been ample demonstration to date that in fact the public is not capable of carrying it out efficiently and has not been able to even do the rudimentary bit of gathering information and preparing rational or appropriate briefings or plans for exactly what it would undertake. There has also been simply the barrier to communication which has not allowed questions such as, "Who would pay for this in this circumstance and that in that circumstance?", to be even discussed, never mind resolved, with the result that the municipalities have tended to assume that they would get stuck with everything that the federal government could possibly stick them with, and that has led to a natural reluctance, particularly on behalf of Gloucester. On the other hand, in the case of Nepean there is a certain amount of assessment grabbing in search of the private development which has been a factor in their attitude.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I have to give the floor to Mr. Baker. We might put your name on the second round if we have time, Mr. Saltsman.

Mr. Baker.

• 1610

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Alderman Bourns, I was interested in your approach to the question of cost. As I understand it, you told the Committee that the responsibility for planning, in the local municipal sense, rests with the local municipality, somewhere or other. Whether their abilities are good or bad, that is where the authority is. You have recognized, I think, from what you said, that there is such a thing as a national interest that may from time to time go beyond what is sufficient for the local interest. Sometimes the national interest and the local interest coincide. Sometimes they are different. You said that if the federal government has a feeling that something must be done in terms of the national interest, regardless of what that is, the people of Canada, the nation, ought to pay the cost.

I want to translate that to the southeast city. There are engineering reports available which indicate that, because of a number of conditions, and I am not qualified to make any judgments as to those conditions, but there are engineering reports available which say that if we were to put a city of some size in that area, there are going to be such things as additional costs in roads, sewers, the development of housing and foundations to counteract soil conditions, and a number of things that would normally fall either within the province or the municipality to install, or by subdivision agreement to unload those on the cost of the houses and they would be picked up by the purchasers, one or the other. It has to be picked up somewhere. Yet that southeast city, in terms of priority, has been held by the National Capital Commission to be in the national interest. In fact, they have fought hard to give that some priority. Would you say that in terms of that place, given the attitude of the local municipality that they do not want it there now, that they may want it some day but they do not want it there now certainly, and given the attitude of the

[Interpretation]

projets et l'un d'eux poursuit-il un objectif à plus long terme?

M. Bourns: Plusieurs opinions différentes sous-tendent le conflit. D'un côté, certaines personnes préfèrent un aménagement public plutôt que privé et d'autres fondent leurs arguments sur une orientation philosophique. D'autres affirment que le public doit veiller à l'aménagement de la région sud-est. Les événements passés ont prouvé que, jusqu'à maintenant, le public est incapable de réaliser des plans avec efficacité. Il n'a même pas pu rassembler l'information nécessaire à la préparation d'un projet rationnel et rédiger les mémoires appropriés. Le manque de communication a empêché toute discussion sur des questions aussi élémentaires que, «qui paiera pour ceci, pour cela ou pour le reste?». Le résultat est que les municipalités ont tendance à croire qu'elles devront assumer le plus de frais imposés par le gouvernement fédéral. La population du township de Gloucester est peu disposée à accepter cette situation. Par contre, dans le canton de Nepean, on remarque un certain intérêt dans l'aménagement privé qui influence un peu l'attitude générale.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je dois céder la parole à M. Baker. Monsieur Saltsman, j'inscris votre nom pour le second tour de questions.

Monsieur Baker.

M. Baker (Grenville-Carleton): Monsieur Bourns, j'ai aimé votre façon d'envisager la question des coûts. Si j'ai bien compris, vous avez dit au Comité que les autorités municipales, quelles soient bonnes ou mauvaises, sont responsables de la planification. Selon vos déclarations, vous reconnaissez que parfois, l'intérêt national dépasse l'intérêt local. Tantôt ces intérêts coïncident, tantôt ils diffèrent. Selon vous, si le gouvernement fédéral détermine qu'une réalisation est favorable à l'intérêt national, peu importe de quoi il s'agit, la population du Canada doit assumer les frais.

Appliquons ces données à la ville du sud-est. Je n'ai pas la compétence pour porter des jugements sur les conditions décrites dans les rapports soumis par les ingénieurs. Quoi qu'il en soit, ceux-ci déclarent que la construction d'une ville d'une certaine importance dans cette région entraînerait des coûts additionnels pour les routes, les égouts, les fondations des maisons d'habitation pour corriger certaines conditions du sol. Normalement, la province ou les municipalités assumerait ces frais. Dans d'autres cas, le coût de ces dépenses supplémentaires est ajouté au coût des maisons d'habitation et endossé par l'acheteur. De toute façon, quelqu'un doit payer la note. Aux dires de la Commission de la Capitale nationale, l'aménagement de la ville du sud-est est d'intérêt national. En fait, elle s'est débattue pour lui accorder priorité. Il est assez évident que la municipalité locale ne souhaite pas la construction de cette ville, du moins pour le moment; il est possible qu'elle change d'idée plus tard. Puisque le gouvernement fédéral accorde à ce projet une telle priorité d'intérêt national, croyez-vous que le coût additionnel de l'aménagement de

[Texte]

federal government that they wish to pursue it there as a matter of priority, supposedly in the national interest—is it your contention based on what you have told us that any extra cost with respect to the development of that place, if the national interest is to prevail, ought to be the prerogative and the responsibility of the national government?

Alderman Bourns: Obviously.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): All right.

Alderman Bourns: But on the other hand, I fail to see how anyone could ever make an argument that development of the satellite city—even the use of the term is rather poor in the case of either the sought or the south-east—how development of a residential neighbourhood with or without some employment opportunities could be deemed to be in the national interest.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I concur.

Alderman Bourns: It seems to me to be part of a national housing program, a model of which could be constructed in any one of 500 locations throughout the country. The fact that they wish to do it in Ottawa-Carleton should not give them any more power over the local municipality than if they built it in Calgary.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Yes.

Alderman Bourns: The kinds of problem you are addressing when you talk about the federal government having the right to say these are what we need as a national interest—I can see the federal government sitting down and saying that to have a national capital we need to have a certain amount of office space developed over a certain period of time. We need to have a certain number of cultural facilities in the form of museums, in the form of national art centres, or whatever. We need to have certain monuments, perhaps certain kinds of tourist attraction, or certain kinds of illustration of the history of the country. You know, make a list and go and sit down with the municipal authorities and work out where to put them. I do not really think you have any problem.

If you want to put 10,000 square feet of office space, you may have a legitimate argument that the assistant deputy minister should be in the same building as the deputy minister. But does it really make any difference whether that 10,000 square feet of office space is in downtown Ottawa or at Carling and Kirkwood?

Mr. Baker (Grenville-Carleton): That follows nicely into the second question, and that was something you said, a phrase that you used, that impasses were inevitable. You said, I think, that there are going to be difficulties. You seemed to dismiss, I thought I caught this, by reason of tensions that would develop, as an improvement in the consultative process some municipal presence, local municipal presence, regional or municipal, some way, on the National Capital Commission. At the same time, I think, you said that the National Capital Commission would remain advisory.

• 1615

As I view it, Alderman, what has happened in our area is that, at least publicly, local municipalities, the regional government on this side of the river—I cannot speak for the other side—and the National Capital Commission are not talking to one another anymore. They are talking at one another, through the print media and on television and what have you.

[Interprétation]

cette région devrait être la responsabilité du gouvernement national?

M. Bourns: Évidemment.

M. Baker (Grenville-Carleton): Très bien.

M. Bourns: Par contre, je me demande comment qui que ce soit peut prouver la nécessité d'aménager une ville satellite dans le sud ou le sud-est. Le choix du terme satellite ne me semble pas très heureux. Comment croire que l'aménagement d'un quartier d'habitations, avec ou sans occasions d'emploi, puisse être d'intérêt national.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je partage votre avis.

M. Bourns: La construction d'une ville modèle qui ferait partie d'un programme national de construction d'habitations pourrait se faire dans l'une ou l'autre de 500 localités du pays. Le fait de vouloir construire cette ville dans Ottawa-Carleton ne devrait pas leur accorder plus d'autorité sur la municipalité locale que si le projet était réalisé à Calgary.

M. Baker (Grenville-Carleton): Oui.

M. Bourns: Je comprends très bien ce que vous voulez dire lorsque vous parlez de l'autorité détenue par le gouvernement fédéral qui recherche l'intérêt national. Je concède que le gouvernement fédéral s'occupe de construire des édifices à bureaux nécessaires dans la Capitale nationale. Il nous faut certaines installations culturelles telles que des musées, des centres d'arts nationaux, des monuments, certaines attractions touristiques ou des illustrations de l'histoire du pays. Dressez une liste de ces besoins, discutez-en avec les autorités municipales et je doute fort que vous ayez des difficultés à vous entendre.

On peut comprendre que le sous-ministre adjoint doive occuper un bureau dans le même édifice que le sous-ministre, ce qui exige donc 10,000 pieds carrés d'espace de bureau. Importe-t-il vraiment que cette aire se trouve dans le cœur d'Ottawa ou à l'intersection Carling et Kirkwood?

M. Baker (Grenville-Carleton): Cela m'amène à ma seconde question. Vous avez mentionné tantôt qu'il serait impossible d'éviter des impasses et que nous connaissons certaines difficultés. Vous semblez mettre de côté, j'ai cru déceler cela, en raison des tensions qui pourraient survenir, l'amélioration dans le processus consultatif que présenterait une présence municipale, municipale-locale, régionale ou municipale à la Commission de la capitale nationale. Vous avez dit également, je crois, que la Commission de la capitale nationale demeurerait un organisme consultatif.

D'après moi, ce qui s'est passé chez nous, au moins publiquement, c'est que les municipalités locales, le gouvernement régional de ce côté-ci de la rivière, je ne parle pas de l'autre côté, et la Commission de la capitale nationale ne se parlent plus. S'ils ont quelque chose à se dire, ils passent plutôt par les journaux, la télévision ou les autres média.

[Text]

I have never advanced the theory of municipal representation on the NCC as the panacea to clear that up. Given the fact that there are some very bad tensions now between them, do you think those tensions are completely unhealthy if they occur within the body of the same organization? Would you not think we could go some distance, in terms of creating an understanding at the policy level, if we joined those interests in some way? Would one of those ways that you would consider as possibly feasible or possibly an improvement be municipal representation on the NCC, or is there some other way that you might develop this consultative process a little further?

Alderman Bourns: No, I do not think the consultative process should take place within the NCC. As soon as a thing is within the NCC it becomes part of the function of the NCC, and therefore the NCC becomes the arbitrator and determiner in the end. It should be between the independent bodies.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Yes. Is there any structure that you could see developed that might help in bringing these two independent groups together, because you are talking about two groups that are going to be talking to one another, each with different responsibilities, different constituencies in the broad sense of that word?

Alderman Bourns: There is, for instance, at the present time a Joint Transportation Planning Committee between the various levels, all the levels, I guess, involved in the national capital area, which does seem to be achieving some positive results. Basically, I think my orientation would be more towards having the NCC participate within the process that the municipalities operate within. For instance, the NCC, in suggesting its preferred transportation alternatives, should participate in the transportation planning activities of the Region and maintain comments on them at all times.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Are you suggesting some NCC representation on the Region?

Alderman Bourns: No.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Okay, all right. I just wanted to make sure that that is clear. I have one, final word.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): A brief question, Mr. Baker.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): It is a very interesting approach, sir. I would be interested, Mr. Chairman, if the witness had some further comment. I know we do not have the time today, but I would be interested if the witness had some further comments with respect to a development of something to act as a magnet that he might submit later to the Commission.

Alderman Bourns: The appointment of the new Chairman should be done very carefully. I would think simply by appointing someone who would be able to unload all the past tensions, who would simply come in and say, "Okay, we are starting anew," the changes could be achieved very quickly.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Thank you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): We thank you, Alderman Bourns, for your presentation and explanation. The brief you have filed with us will be printed as usual with the deliberations of today's proceedings, and a copy will be forwarded to you. We thank you very much.

[Interpretation]

Je n'ai jamais dit que la présence de représentants municipaux à la Commission de la capitale nationale serait la panacée. Étant donné que des tensions sérieuses existent entre eux, ne croyez-vous pas que ces tensions sont tout à fait malsaines, si elles se produisent au sein même d'une organisation? Ne croyez-vous pas que nous pourrions faire quelque chose afin d'améliorer la compréhension au niveau de la politique si les intérêts se rejoignaient de quelque façon? Ne croyez-vous pas qu'une de ces méthodes que vous préconisez soit possible et puisse améliorer la représentation municipale à la CCN; y a-t-il d'autres moyens de développer davantage ce processus de consultation?

M. Bourns: Non. Je ne crois pas que le processus de consultation soit possible au sein de la CCN. Dès qu'une chose se retrouve au sein de la CCN, elle fait partie de la CCN et, par conséquent, celle-ci devient l'arbitre et décide en fin de compte. Il faudrait que ce soit réglé entre organismes indépendants.

M. Baker (Grenville-Carleton): Oui. Envisagez-vous des structures qui pourraient aider à rapprocher ces deux groupes indépendants, car vous parlez de deux groupes qui devront se parler, chacun ayant des responsabilités différentes, des domaines distincts dans le sens général du mot?

M. Bourns: Il y a actuellement un comité mixte de la planification du transport entre les divers paliers, à tous les paliers, je suppose, qui s'intéresse à la capitale nationale, sans toutefois obtenir de résultats bien positifs. Je serais surtout porté à voir la NCC comme participant au travail des municipalités. Ainsi, par exemple, la CCN pourrait suggérer des solutions de rechange au transport, et devrait participer aux activités de la planification du transport dans la région et fournir des commentaires en tout temps.

M. Baker (Grenville-Carleton): Proposez-vous que la CCN soit représentée au niveau régional?

M. Bourns: Non.

M. Baker (Grenville-Carleton): Très bien. Je voulais simplement m'en assurer, pour que ce soit clair. J'ai encore un dernier mot à ajouter.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Votre question doit être très brève, monsieur Baker.

M. Baker (Grenville-Carleton): Il s'agit d'une approche qui m'intéresse, monsieur. Si le témoin a d'autres remarques, j'aimerais les connaître, monsieur le président. Je sais que nous n'avons pas beaucoup de temps aujourd'hui, j'aimerais, si le témoin a d'autres commentaires concernant un développement nouveau qui servirait d'aimant, qu'il en fasse part un peu plus tard à la Commission.

M. Bourns: La nomination d'un nouveau président doit se faire avec beaucoup de soin. Je pense qu'en nommant quelqu'un qui pourrait simplement faire disparaître toutes les tensions possible en disant: «Très bien, nous commençons à neuf», ces changements pourraient survenir très rapidement.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je vous remercie.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous remercie, monsieur le conseiller Bourns, de votre exposé et de vos explications. Le mémoire que vous nous avez présenté sera imprimé comme d'habitude en annexe au compte-rendu de la réunion, et nous vous en ferons parvenir un exemplaire. Merci beaucoup.

[Texte]

Alderman Bourns: Thank you very much, Senator, and members of the Committee.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I am calling now on the next witness, Mr. John H. McKay. Mr. McKay.

• 1620

I understand, Mr. McKay, that you are a private citizen.

Mr. John H. McKay: That is right.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): We welcome you and we are very happy to have you with us. I am going to tell you why. We have heard so far many elected people and bodies, but we are very much interested in the views of private citizens, and we welcome your presence.

Mr. McKay: Thank you very much.

I am profoundly moved and appreciative that your Joint Committee has decided it desirable that a private citizen should have the opportunity of presenting ideas which he considers rightly or wrongly, will be helpful in planning how we mould our National Capital.

I also want to express my appreciation for the assistances and many courtesies extended by the Joint Clerks of the Committee.

To recapitulate what I presented in my brief—which, incidentally, was not very brief—I am going to read certain quotations which express better than I can the thrust of my brief.

The first is a quotation from Thomas Jefferson, the American philosopher and statesman, who provided much of the inspiration in the American Constitution. He disliked cities. Here is the quotation:

Thomas Jefferson warned, "When we get piled up on one another in large cities, as in Europe, we shall become corrupted, as in Europe, and go to eating one another."

Jefferson's dislike of strong central government and bureaucracy was based on the oppression he had seen accompanying these forms in autocratic Europe. His dislike of cities—which was to become a strong American credo—emanated from his fear that propertyless workers could be too easily led by demagogues, as in the French Revolution.

Of course, the United States could not have remained a solely agricultural country as Jefferson wished. Nevertheless, much of his mistrust was justified, as we now know.

I have some lengthy quotations here from Desmond Morris from his book *the Human Zoo*. Because time is passing, I am not going to read them to you, but I am going to summarize them and say that the thrust of Desmond Morris's contention is that the people who are designing cities do not know enough about human nature. I have presented a copy of this to the Clerk. The point he makes—I could read a bit of it:

[Interprétation]

M. Bourns: Merci beaucoup, monsieur le sénateur, messieurs les membres du Comité.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je demande donc au prochain témoin de se présenter, M. John H. McKay. Monsieur McKay.

Si j'ai bien compris, monsieur McKay, vous êtes un simple citoyen.

M. John H. McKay: C'est exact.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Nous vous souhaitons la bienvenue et nous sommes très heureux que vous soyez ici. Je vais vous dire pourquoi. Nous avons entendu jusqu'à maintenant beaucoup de personnes élues et d'organismes, mais nous sommes aussi très intéressés à connaître l'opinion de simples citoyens; c'est pourquoi nous vous souhaitons la bienvenue très sincèrement.

M. McKay: Je vous remercie beaucoup.

Je suis très ému et très reconnaissant que votre Comité mixte ait décidé de donner à un simple citoyen l'occasion de présenter ses idées qui, croit-il à tort ou à raison, pourront aider à planifier notre capitale nationale.

Je veux également exprimer ma reconnaissance à l'aide et à la courtoisie manifestées par le Comité.

Pour résumer mon mémoire qui incidemment n'est pas très bref, je vais lire certaines citations qui expriment mieux que je ne peux le faire les points essentiels de mon mémoire.

La première est une citation de Thomas Jefferson, le philosophe et homme d'État américain qui a beaucoup inspiré la Constitution américaine. Il détestait les villes. Voici ce qu'il a dit:

Thomas Jefferson a fait la mise en garde suivante: «Lorsque nous sommes entassés les uns sur les autres dans de grandes villes, comme en Europe, nous pouvons devenir corrompus, comme en Europe, et nous manger les uns et les autres.»

Jefferson détestait les gouvernements et les bureaucraties fortes, car il avait vu l'oppression qui les accompagnait dans une Europe autocratique. Il détestait les villes, et c'est devenu en quelque sorte un credo américain, à cause de sa crainte que les travailleurs démunis de biens soient trop facilement menés par des démagogues, comme ce fut le cas lors de la Révolution française.

Évidemment, les États-Unis ne pouvaient se contenter de demeurer un pays agricole comme Jefferson le souhaitait. Néanmoins, sa méfiance était justifiée en grande partie, comme nous le savons maintenant.

J'ai également donné de longues citations de Desmond Morris tirées de son livre *Le Zoo humain*. Comme le temps file, je ne vais pas vous les lire, mais les résumer. Desmond Morris prétendait surtout que les personnes qui conçoivent les villes ne connaissent pas suffisamment la nature humaine. J'ai donné un exemplaire de tout ceci à votre greffier. Voilà ce qu'il dit en partie:

[Text]

Under normal conditions, in their natural habitats, wild animals do not mutilate themselves, masturbate, attack their offspring, develop stomach ulcers, become fetishists, suffer from obesity, form homosexual pair-bonds, or commit murder. Among human city-dwellers, needless to say, all of these things occur. Does this, then, reveal a basic difference between the human species and other animals? At first glance it seems to do so. But this is deceptive. Other animals do behave in these ways under certain circumstances, namely, when they are confined in the unnatural conditions of captivity. The zoo animal in a cage exhibits all these abnormalities that we know so well from our human companions. Clearly, then, the city is not a concrete jungle; it is a human zoo.

The comparison we must make is not between the city-dweller and the wild animal, but between the city-dweller and the captive animal. The modern human animal is no longer living in conditions natural for his species. Trapped, not by a zoo collector but by his own brainy brilliance, he has set himself up in a huge, restless menagerie where he is in constant danger of cracking under the strain.

Now there are another two pages but time is fleeting and I am not going to read those. If you want to read the whole story, go to Desmond Morris's book. I think you will find it very interesting.

• 1625

But I am seriously interested, not in the administration, I do not care who cooks it, I do not want to see too many cooks because I know they spoil the broth. I want to see a determined authority who will make our national capital a *sine qua non* throughout the Western world. The federal government should have the authority to do it. If it infringes upon the municipalities, they should pay the extra cost that accumulates to the municipalities, but the task of making the national capital a really national capital rests primarily with the federal government. I hope to see them establish standards which they can negotiate with the municipalities or with the provinces. They will be standards about how much green there will be, how crowded it will be and all of these things which everybody in the last 20 years has frustrated. Private enterprise has built things as close together and as high, if the money was there. The federal government itself has made mistakes. It plunks National Defence headquarters, as if it dropped from a dirigible, in a most inappropriate place. Everybody has made errors. I am chiefly concerned with quality. I do not believe the quality comes from aping Manhattan, which is what has been happening in the last 20 or 30 years in the federal capital. So, I will finish it off.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Before I give the floor to Mr. Francis, Mr. McKay, you have been a citizen of Ottawa, I presume, for many years. Have you lived in Ottawa for many years?

[Interpretation]

Dans des conditions normales et dans leur habitat naturel, les animaux sauvages ne se mutilent pas, ne se masturbent pas, n'attaquent pas leur progéniture, n'ont pas d'ulcère à l'estomac, ne deviennent pas fétichistes, ne souffrent pas d'obésité, ne forment pas de couples homosexuels et ne commettent pas de meurtres. Chez les humains citadins, inutile de dire que tout cela se produit. Cela trahit-il alors une différence fondamentale entre l'espèce humaine et les animaux? Au premier abord, il le semblerait. Mais c'est là une illusion trompeuse. D'autres animaux ont en effet ce comportement dans certaines circonstances et, plus précisément, lorsqu'ils sont victimes des conditions anormales qu'impose la captivité. L'animal de zoo en cage présente toutes ces anomalies que nous connaissons si bien pour les avoir observées sur nos congénères humains. Il est dès lors évident que la ville n'est pas une jungle de béton, mais un zoo humain.

Il ne faut pas comparer le citadin et l'animal sauvage, mais le citadin et l'animal captif. L'animal humain de notre époque ne vit plus dans des conditions naturelles pour son espèce. Pris au piège, non pas par un chasseur travaillant pour un zoo, mais par sa propre et brillante intelligence, il s'est installé dans une immense ménagerie où, incapable de trouver le repos, il court constamment le danger de craquer sous cette tension impitoyable.

Il y a également deux autres pages de ce texte, mais je n'ai plus le temps et je ne vais pas les lire. Si vous voulez lire le texte en entier, reportez-vous au livre de Desmond Morris. Vous le trouverez certainement très intéressant.

Je m'intéresse sérieusement à la question, mais pas à l'administration, je n'ai pas besoin de savoir qui est le cuisinier, je sais que trop de cuisiniers gâtent la sauce. J'aimerais qu'il y ait une autorité en place qui rendrait notre Capitale nationale indispensable dans le monde occidental. Le gouvernement fédéral devrait détenir cette autorité. S'il empiète sur les municipalités, il lui faudrait payer les coûts additionnels que doivent subir les municipalités. A mon avis, la tâche de faire de la Capitale nationale une Capitale vraiment nationale revient surtout au gouvernement fédéral. J'espère que ce dernier arrêtera des normes et qu'il négociera avec les municipalités ou les provinces. Il devrait y avoir des normes quant à l'étendue par exemple des ceintures vertes, de la densité de certains secteurs, toutes ces choses qui ont causé tellement de frustration au cours des vingt dernières années. L'industrie privée a construit des édifices très serrés et assez élevés, parce que c'était payant. Le gouvernement fédéral a lui aussi fait des erreurs. Il a, par exemple, placé les quartiers généraux de la Défense à l'endroit le plus inapproprié, comme s'il l'avait laissé tomber d'un dirigeable. Tout le monde a commis des erreurs, mais je m'intéresse surtout à la qualité et je ne crois pas qu'il faille imiter Manhattan, ce que nous essayons de faire depuis vingt ou trente ans dans la capitale fédérale. Voilà, je termine ici.

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Avant de donner la parole à M. Francis, monsieur McKay, vous êtes citoyen d'Ottawa depuis bien des années; y vivez-vous depuis longtemps?

[Texte]

Mr. McKay: Yes.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): You have seen many developments and you have seen what the NCC has done in this region. Do you have any comments to make about what the NCC has done?

Mr. McKay: I think the NCC has done a wonderful job in many areas, outside Ottawa, the Green Belt and so on. I think the NCC made a terrible mistake when they decided they had to pile all their buildings together in the centre of Ottawa. The grass has disappeared. I do not believe one can have a proper capital city without grass. The grass has disappeared because the buildings are to the sidewalk. This is the unnatural environment which they created in Manhattan, Detroit and various other places, and they are having repercussions. I am not critical of the NCC. I think Confederation Heights and many of these things are splendid.

I read in the paper, where you were demanding that Ontario build a palace. I thought it was a heck of a good idea—excuse the vulgarity. I think there should be an Avenue of the Provinces. There should be lots of greenery and trees and it should be a real show-place. Each province should pay. They should be given a place and say, do it here and make it to certain standards. We need that sort of thing. We do not need the province of Ontario jammed in another high rise in centre Ottawa. That is my opinion.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you, sir. I have Mr. Francis on my list.

Mr. Francis: Mr. Chairman, I understand Mr. McKay indicated some support for Mayor Greenberg's concept of a city-state as his first choice. Does Mr. McKay think the municipal authority, whatever it is, whether it is a city-state or a regional development and so on, should have the primary responsibility for land use planning, or the National Capital Commission? Who should be primarily responsible?

Mr. McKay: I think the federal government should be primarily responsible. I think the federal government should lay down standards. You can call them laws if you like, but thinking in terms of standards under which subordinate governments would operate.

• 1630

Once you have set the standards and made them the law, then there is no problem about who does it, because they have to do it the way they are told. Once that is done once you have set the standard, I think it could be managed by a city state.

An hon. Member: Would you have a set of standards for all cities?

Mr. McKay: No, just for the national capital.

Mr. Francis: Does it have, in your opinion, the constitutional authority to do this for the national capital?

Mr. McKay: I am not a lawyer, but I would like to think that, if they did not have the constitutional authority, they could make a little bit . . .

[Interprétation]

M. McKay: Oui.

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Vous avez connu bien des développements et vous avez vu ce que la Capitale nationale a fait dans la région. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. McKay: Je pense que la CCN a fait du travail admirable dans bien des secteurs, à l'extérieur d'Ottawa, la ceinture verte en est un exemple. La CCN a aussi fait une erreur monumentale lorsqu'elle a décidé d'empiler tous ces édifices au cœur d'Ottawa. Il n'y a plus de verdure. Je ne pense pas qu'on puisse avoir une capitale convenable sans verdure. L'herbe a disparu, car les édifices commencent au trottoir. C'est le genre d'environnement qui ne tient pas compte de la nature, celui de Manhattan, Détroit et d'autres endroits où il y a eu des repercussions. Je ne critique pas la CCN. Je pense que la Place de la Confédération est splendide, pour ne nommer qu'un endroit.

J'ai lu dans le journal que vous demandiez que l'Ontario construise un palace. C'est une sacrée bonne idée. Excusez la vulgarité. Il devrait y avoir une avenue des provinces. Il pourrait y avoir beaucoup de verdure, des arbres, un endroit digne d'être montré. Chaque province devrait payer. Chacune pourrait avoir sa petite place pour faire ce qu'elle veut, selon certaines normes. Nous avons besoin de cela. Nous n'avons pas besoin que la province d'Ontario nous flanque un édifice en hauteur au centre d'Ottawa. C'est mon avis.

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Merci, monsieur. J'ai le nom de M. Francis sur ma liste.

M. Francis: Monsieur le président, si j'ai bien compris, M. McKay appuie en quelque sorte l'idée du maire Greenberg d'une ville-état. Est-ce que M. McKay croit que l'autorité municipale, quelle qu'elle soit, que ce soit une ville-état ou un développement régional, devrait avoir la responsabilité première pour la planification de l'utilisation des terrains ou est-ce que cela devrait revenir à la Commission de la Capitale nationale? Qui devrait être responsable en tout premier lieu?

M. McKay: Je pense que le gouvernement fédéral devrait être le premier responsable. C'est lui qui doit établir les normes, vous pouvez appeler cela des lois si vous voulez, mais on pourrait élaborer des normes en vertu desquelles les gouvernements «subordonnés» pourraient fonctionner.

Quand on a fixé des normes statutaires, il n'y a pas de problème, parce que les gens doivent respecter la loi. Dès qu'on a fixé les normes, tout pourrait être administré par une ville-état.

Une voix: Auriez-vous des normes pour toutes les villes?

M. McKay: Non, uniquement pour la Capitale nationale.

M. Francis: A votre avis, a-t-on le pouvoir constitutionnel de transformer ainsi la Capitale nationale?

M. McKay: Je ne suis pas avocat, mais j'ose croire que, si on n'avait pas le pouvoir constitutionnel, on pourrait faire un peu . . .

[Text]

Mr. Francis: Let me put it another way. Would you put together the Quebec part of the national capital region and the Ontario part under a single authority?

Mr. McKay: I would not force it, but I do not think this would be the national capital unless they develop parallel. I think you have to negotiate the standards, and then they are carried out on one side by one body and on the other side by another body.

Mr. Francis: When you say negotiate standards, who would negotiate with whom?

Mr. McKay: I would say the federal government would. You have to have the prestige of the federal government negotiating. I do not think you could give it to a commission. I think you are going to negotiate to set standards, and I am sure that, if the provinces are approached in a reasonable way, with a little bit of seduction, you can get them to agree to reasonable standards. Take Quebec, for instance. I think all the protection for the French language should be involved in those standards. I like to think that half of the national capital will be French-Canadian and the other half will be essentially English-Canadian, with a good dialogue. I think they should be encouraged to develop, and I am not so sure that all the development that has been done in Hull has increased the French-Canadian aspect of it. I do not get the same flavour; I say, these are just the same high-rises that are on this side. I think it has to be done through the establishment of standards. Then, who gets the authority to do it is relatively unimportant, if you have the national standards.

Mr. Francis: Thank you, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Baker.

Mr. Baker: Mr. McKay, you made a very interesting statement on the attitude of the federal government, which is to pack more and more people into fewer and fewer acres of ground, more and more buildings on fewer acres of ground in centretown. As I read the brief distributed before you came here, you were concerned that we were repeating the mistakes of other cities. I take it you would rather see us use municipalities and their amenities outside of the centretown area, both in terms of places to live and places to work; that you feel that this would reduce the tendency to rely on the automobile, reduce travelling time and provide the amenities of life in the smaller communities which are really disappearing from the centre of the city, particularly this city. Have I summed up your position?

Mr. McKay: You have done it excellently. This is what I have in mind. I do not see why, in view of the experiences in North America, they would want to congest the area in front of the parliament buildings, so you can hardly see them, with high-rise buildings. We are the country with the greatest amount of land per capita in the world. It is not all farmland; there are hundreds of square miles within a 30-mile radius of Ottawa that are unsuitable. There could be pockets there with greenery around them. This is the natural environment which Desmond Morris speaks of, and your summary is exactly what I wanted to say.

[Interpretation]

M. Francis: Permettez-moi de m'exprimer autrement. Auriez-vous un seul organisme régissant le territoire québécois et le territoire ontarien de la région de la Capitale nationale?

M. McKay: Je ne les obligerai pas à le faire, mais je pense que l'on ne peut avoir une Capitale nationale ici sans un développement parallèle des deux côtés. Je pense qu'il faut négocier les normes qui seraient ensuite appliquées de chaque côté par des organismes différents.

M. Francis: Quand vous dites qu'il faut négocier les normes, qui participerait à ces négociations?

M. McKay: Tout d'abord, le gouvernement fédéral. On a besoin du prestige du gouvernement fédéral lors des négociations. Je ne pense pas qu'on doive déléguer ce pouvoir à une commission. Je pense que vous allez négocier afin de fixer des normes, et je suis certain que, si l'on présente une proposition raisonnable aux provinces, avec un peu d'encouragement, elles accepteraient des normes raisonnables. Prenez par exemple le Québec. Je pense que la protection de la langue française devrait faire partie de ces normes. J'aime croire que la moitié de la Capitale nationale sera canadienne-française et que l'autre moitié sera essentiellement canadienne-anglaise, et qu'il y aura un bon dialogue entre les deux. On devrait les encourager à se développer et je ne suis pas du tout certain que tout le développement qu'on a fait à Hull ait augmenté la contribution canadienne-française. Tous ces gros édifices sont les mêmes que ceux du côté ontarien et je n'y trouve plus le même esprit. Je pense qu'il faut tout faire par l'élaboration de normes. Si on fixe des normes nationales, peu importe qui doit les mettre en application.

M. Francis: Merci, monsieur le président.

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Monsieur Baker.

M. Baker: Monsieur McKay, vous avez fait un commentaire très intéressant sur l'attitude du gouvernement fédéral, qui est de concentrer des nombres croissants de gens dans des édifices de plus en plus grands situés dans des espaces de plus en plus petits au centre-ville. En lisant votre mémoire qu'on nous a distribué avant votre arrivée, j'ai constaté que vous vous inquiétez de ce qu'on répète les erreurs d'autres villes. Vous aimeriez mieux que l'on serve des autres municipalités en dehors du centre-ville pour ce qui est des résidences et des lieux de travail; vous pensez que, de cette façon, on compterait moins sur les autos, on réduirait le temps des déplacements, et qu'on pourrait donc fournir les commodités de l'existence dans les collectivités plus petites et qui sont en voie de disparition au centre-ville, surtout à Ottawa. Ai-je bien résumé votre position?

M. McKay: Vous l'avez fait à merveille. C'est justement ce que je pense. Étant donné les expériences ailleurs en Amérique du nord, je ne vois pas pourquoi on voudrait encombrer de grands édifices les terrains devant le parlement, de sorte qu'on voit à peine celui-ci. Notre pays a la plus grande superficie par habitant par tête au monde. Il ne s'agit pas que de terres agricoles; dans un rayon de trente milles autour d'Ottawa, il y a des centaines de milles carrés de terrains qui ne conviennent pas à l'agriculture. Il pourrait y avoir des édifices entourés de verdure. Voilà l'environnement naturel dont parle Desmond Morris, et votre résumé exprime justement ce que je voulais dire.

[Texte]

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I hope you will not misinterpret what I am going to ask you, sir, what is your occupation?

• 1635

Mr. McKay: What was my occupation?

Mr. Baker (Grenville-Carleton): You say: what was my occupation; I take it you are now retired?

Mr. McKay: Yes . . .

Mr. Baker (Grenville-Carleton): What was your occupation?

Mr. McKay: I started out in the depression as a high school teacher and I was there for eight years. Then I went into national defence and became involved in international standardization. Hence you see the concept of standards or you can call them laws, if you like. Once you establish the standards then there is the question of municipality versus province versus this—this continual harangue. Do not leave out private enterprise, it has a very small interest in the national capital so long as they do not do something that will strike people in the eye. Their prime concern is the making of money and this is the way it should be. There must be standards established that will prevent private enterprise from creating this human zoo of which Desmond Morris speaks.

It is almost past the point of no return. I debated whether I should open my mouth at all because it is there, nobody is going to blast it down, although they have, in cases, blasted down in the United States, where they just could not manage. I think there should be a halt to this concept of massing everything within a stones' throw of the Parliament buildings. It is my own view . . .

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I hope you will hold to it because you are not alone with that view. I happen to think there is time in the national capital area where there may not be time in certain other cities, Toronto perhaps, or Montreal. There is still time here to profit by the mistakes of other places. It is going to take genius, understanding and compromise, but I think there is time. I want to say to you, sir, as one member of this committee, that I am very grateful that you appeared, that you took the time and prepared the brief which I read completely before I came here.

Mr. McKay: Thank you very much.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Thank you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Senator McDonald and then Mr. LaSalle. Senator McDonald.

Senator McDonald (Moosomin): Do you see Ottawa or the national capital region being developed differently from any other city in Canada? Do you think it should be different? Do you think the development of the national capital should be an example for other cities in Canada to follow?

Mr. McKay: The difference, sir, would be in degree. I would think our national capital should be the finest city in Canada and all the other big cities should aspire to copy it.

[Interprétation]

M. Baker (Grenville-Carleton): J'espère que ma question ne sera pas mal interprétée, mais j'aimerais savoir quel poste vous occupez?

M. McKay: Le poste que j'occupais?

M. Baker (Grenville-Carleton): Vous avez dit: le poste que j'occupais. Cela signifie donc que vous êtes à la retraite?

M. McKay: Oui . . .

M. Baker (Grenville-Carleton): Quel était votre métier?

M. McKay: J'ai commencé à travailler durant la dépression et j'étais instituteur dans une école secondaire où je suis demeuré huit ans. Je suis alors allé travailler à la Défense nationale et j'ai commencé à m'intéresser à la normalisation internationale. Voilà pourquoi je parle du concept de normes que vous pouvez également appeler lois. Une fois que vous avez établi des normes, les municipalités cessent alors d'être confrontées avec les provinces et . . . Il existe un débat continu. On aurait tort d'exclure l'entreprise privée qui ne s'intéresse que marginalement à la Capitale nationale, mais cela jusqu'à ce qu'elle porte atteinte aux intérêts des gens. Elle cherche avant tout à réaliser des bénéfices et c'est très bien ainsi. Mais on devrait établir des normes qui empêcheraient l'entreprise privée de créer le zoo humain dont parle Desmond Morris.

La partie est presque perdue. Je me suis demandé si je devais même en parler parce que cela existe déjà et que personne ne fera quoi que ce soit, même si aux États-Unis, il y a eu des réactions lorsque les choses dépassaient les bornes. Je crois qu'il faudrait qu'on s'arrête de tout masser à deux pas des bâtiments du Parlement. C'est mon avis . . .

M. Baker (Grenville-Carleton): J'espère que vous conserverez cet avis, car d'autres le partagent. Pour ma part, je crois que tout n'est pas perdu dans la Région de la Capitale nationale, alors que ce n'est peut-être pas le cas dans d'autres villes, comme Toronto ou Montréal. On peut encore tirer des leçons des erreurs commises ailleurs. Il faudra un peu de génie, beaucoup de compréhension et beaucoup de bonne volonté, mais je crois que tout n'est pas perdu. Je voudrais vous dire, monsieur, que je vous suis très reconnaissant d'être venu témoigner ici et d'avoir pris le temps de préparer cet exposé que j'ai lu en entier avant de venir à la séance.

M. McKay: Merci beaucoup.

M. Baker (Grenville-Carleton): Merci.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Le sénateur McDonald et ensuite M. La Salle. Sénateur McDonald.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Croyez-vous qu'Ottawa, la Région de la Capitale nationale, évoluera différemment des autres villes du Canada? Croyez-vous qu'elle devrait évoluer différemment? Croyez-vous que l'évolution de la Capitale nationale devrait constituer un exemple pour les autres villes du Canada?

M. McKay: Je crois que c'est une question de degré. Je crois que la Capitale nationale devrait être la ville idéale au Canada et que toutes les autres grandes villes devraient désirer lui ressembler.

[Text]

Senator McDonald (Moosomin): Yes, there is one question I want to ask, Mr. Chairman, which is not directly related to this committee's responsibilities but I would like Mr. McKay's view.

Some people are wondering whether this nation will end up with a huge Halifax and Montreal and an Ottawa and Toronto, and so on out to Vancouver, perhaps a dozen huge metropolitan areas with very little between. Would you favour that type of a development or a development where this nation had, for argument's sake, one hundred cities that were smaller, not necessarily built on prime agricultural land because, as you mentioned earlier, there is an awful lot of land in this country on which you cannot grow very much. Would you favour development of a few huge cities or many more medium or smaller cities?

Mr. McKay: I would certainly favour medium and smaller cities, I do not favour large cities. I am old fashioned enough to say that if it is question of sprawl or congestion, I would rather have sprawl anytime of my life. There is no opportunity when you get in a congested area, everything is structured. The children do not have the ability to run through the woods with their dog and build their tree house. They are taken to the Y, or they are taken to the swimming pool, or they are taken here, or they go there; it is all structured, and the self-reliance and initiative that you get in a smaller setup is being lost. Desmond Morris covers this in his book very well.

Senator McDonald: I presume you have visited Berlin?

• 1640

Mr. McKay: I have not visited Berlin, but I have visited Paris and Rome and have been in Scandinavia. I had the opportunity half a dozen times to go for international standards meetings. I think of Milan, for instance...

Senator McDonald: Yes.

Mr. McKay: ... which probably had the first covered mall in the world. It was built in 1878. You can go in there and, even in the rain, you can sit in the street and have a glass of wine before you go home. I find that most of the cities, before, during and after World War II, were this way. But Paris, for example, has been literally destroyed; the character of Paris has been destroyed. That is one of the annexes in my submission. I certainly go along, sir, with your concept of smaller cities, satellites. I do not see why this cannot work.

Senator McDonald: Would you agree that the National Defence Centre, rather than being built over here on the side of the Rideau River, might better have been out in Carp or some place?

Mr. McKay: Yes, I do certainly. And I think that the National Arts Centre, instead of being hewn out of 150 feet of solid rock, would have been better, had it been put on the bank of the Ottawa River at Britannia with a great esplanade. This is my first personal view and, of course, I am not saying it is right. But that is the way I feel. I certainly do not like the congestion. I like to see greenery and trees and lawns, and they are forgotten items.

[Interpretation]

Le sénateur McDonald (Moosomin): Oui. Mais il y a une question que j'aimerais poser, monsieur le président. Elle n'est pas directement reliée au mandat du Comité, mais j'aimerais obtenir le point de vue de M. McKay.

Certains gens se demandent si notre pays ne deviendra pas un jour une Mégapolis d'Halifax à Vancouver, en passant par Montréal, Ottawa et Toronto, alors qu'on aurait environ 12 grands centres métropolitains avec très peu d'étendue entre chacun. Êtes-vous en faveur de ce genre d'évolution ou seriez-vous en faveur plutôt d'une évolution qui ferait de ce pays une centaine de villes plus petites qui ne seraient pas nécessairement construites sur des terres agricoles, riches et cultivables, car comme vous l'avez dit plus tôt, le pays contient beaucoup de terres qu'on ne peut pas cultiver. Êtes-vous tenant de l'aménagement de quelques grandes villes ou plutôt de l'aménagement de plusieurs villes de taille moyenne ou petite?

M. McKay: Je proposerais des villes de taille moyenne et puis petite, car je m'oppose aux grandes villes. Je suis assez vieux jeu pour dire que, entre la congestion et le rendement, je préfère le rendement. Lorsqu'une région est congestionnée, il n'y a plus d'issue, car tout est structuré. Les enfants ne peuvent pas courir dans le bois avec leur chien et construire une petite maison dans un arbre. On les amène au YMCA ou à une piscine publique, et ils n'ont pas l'occasion de cultiver l'indépendance et l'esprit d'initiative comme ils pourraient le faire dans une plus petite communauté. Desmond Morris en parle en détail dans son livre.

Le sénateur McDonald: Je présume que vous avez visité Berlin.

M. McKay: Je n'ai pas visité Berlin, mais j'ai visité Paris, Rome et les pays scandinaves. J'ai pu assister à cinq ou six réunions internationales, comme celle qui a eu lieu à Milan.

Le sénateur McDonald: Je comprends.

M. McKay: Milan était probablement la première ville du monde à construire une galerie couverte. On l'a construite en 1878, et même lorsqu'il pleut, on s'y assoir et boire un verre de vin avant de rentrer. La plupart des villes européennes avaient également des «malls» de ce genre même avant et pendant la deuxième guerre mondiale. Mais comme je le dis dans mon mémoire, on a entièrement détruit le caractère unique de Paris. Tous comme vous, je suis en faveur de l'établissement de petites villes satellites, et je vois mal pourquoi de tels projets ne pourraient pas réussir.

Le sénateur McDonald: Pensez-vous qu'on aurait mieux fait de construire l'immeuble de la Défense nationale à Carp ou ailleurs plutôt que sur les rives du Canal Rideau?

M. McKay: Oui, et je pense qu'on aurait mieux fait de construire le Centre national des Arts à Britannia, où ils auraient pu faire une grande esplanade, au lieu de devoir creuser 150 pieds dans le roc pour construire au centre-ville. Remarquez que c'est mon point de vue personnel, et que je ne prétends pas avoir toujours raison. Mais je n'aime pas la concentration d'immeubles. Les arbres et les gazons me plaisent davantage, mais les planificateurs n'y pensent pas.

[Texte]

I can understand where a private developer, when he pays so much for the land, will not want to grow grass on it. But when the federal government wants to follow suit, I do not go along with this.

Senator McDonald: Thank you very much.

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Et c'est à monsieur La Salle, maintenant.

You might use the translation device, Mr. McKay.

M. La Salle: Monsieur le président, je vous remercie. J'ai, comme les autres, été assez intéressé par l'exposé de M. McKay.

Maintenant, ne pourriez-vous pas... Est-ce que ça va bien, monsieur le témoin?

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Can you follow the... Vous pouvez continuer.

M. La Salle: J'ai bien l'impression, comme vous l'avez souligné, qu'il y a peut-être eu une certaine compétition entre les grands centres, à un moment donné; entre Montréal, Toronto, Vancouver. Je pense que les ingénieurs et les architectes essaient d'imaginer et de créer des édifices toujours un peu plus modernes, et ainsi, même si ce n'est peut-être pas l'objectif de ces connaisseurs, ils favorisent la concentration. Maintenant, comment pouvons-nous imaginer, sur le plan économique, de placer autant de personnes dans un secteur donné? Avec cette multiplication des édifices à bureaux, qui gênent énormément vos goûts quant à la concentration, comment pouvez-vous imaginer que l'on puisse fournir les services d'incendie, d'égouts, de transport, une usine de filtration, une usine d'épuration et des réseaux routiers? Je me demande si vous ne croyez pas que pour des raisons économiques on a tendance à concentrer des masses dans un territoire donné pour ces raisons-là.

Mr. McKay: To answer the question, I would say that economic reasons postulate building a lot of things together, so you can get water and so on, but the ones who are concerned with it are the ones who are trying to make money. As long as money is going to be the prime consideration, the quality of life is going to take second place.

• 1645

M. La Salle: Oui, mais je pense que d'une part, les autorités municipales de la ville d'Ottawa se préoccupent énormément de donner tous les services auxquels le citoyen a le droit de s'attendre et, d'autre part, si on fait une décentralisation, je me demande si, financièrement, les autorités municipales seraient capables d'offrir autant de services à autant de gens dans un territoire beaucoup plus grand?

Mr. McKay: Well, if you followed that argument to its ultimate conclusion, one would build one huge building, a single building, a single edifice, and reduce the amount of piping and wiring, and all the rest of it, no transportation, and so on.

Actually, we have to think of our very large unemployment, 7 per cent are unemployed. Now, it seems to me that if we can create more positions for them by providing services like water and sewage in a satellite town at some distance, it is better that we do that than create a situation like Ottawa where, when you are out of a job, what do you do? You have to go somewhere else, unless you work in the civil service.

[Interprétation]

Je comprends qu'un entrepreneur du secteur privé n'aime pas cultiver un gazon sur un terrain qui lui a coûté si cher, mais je vois mal pourquoi le gouvernement fédéral devrait faire la même chose.

Le sénateur McDonald: Merci beaucoup.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. La Salle now has the floor.

Servez-vous de l'écouteur, si vous voulez entendre l'interprétation, monsieur McKay.

Mr. La Salle: Thank you, Mr. Chairman. Like my colleagues, I found Mr. McKay's brief very interesting.

Now, could you perhaps... Are you getting the interpretation?

Le coprésident (Sénateur Deschatelets): Entendez-vous la... Go on, please.

Mr. La Salle: I agree with you when you say that the big centres like Montreal, Toronto and Vancouver are competing with one another. Engineers and architects try to plan and build structures which are more and more modern, and even if it is not one of their main goals, a greater concentration of buildings and people results from such policies. From the economic point of view, is this not perhaps justifiable? I know you dislike seeing a great many office buildings being built in a small area, but do you think it would be possible to provide fire-fighting services, sewage disposal, transportation, running water and good roads under any other circumstances? Do you not think that a concentration of buildings in a small area is justifiable on economic grounds?

M. McKay: Ceux qui favorisent le plus la concentration des grands immeubles en citant des raisons économiques le font justement parce qu'ils veulent faire de l'argent. Tant que l'argent sera le facteur primordial, la qualité de la vie sera d'importance secondaire.

Mr. La Salle: Yes, I think that on the one hand, the municipal authorities of the City of Ottawa are very concerned with providing all services which citizens are entitled to expect but if we have decentralization, I wonder whether the municipal authorities would be financially able to provide as many services to as many people over a vaster territory?

M. McKay: Si vous poursuiviez cet argument, vous arriveriez à la conclusion qu'il faudrait construire un seul énorme édifice, ce qui réduirait le montant des services et d'équipement nécessaire et où il n'y aurait pas besoin de moyen de transport.

En fait, nous devons penser au taux élevé de chômage, qui se chiffre actuellement à 7 p. 100. Il me semble que si nous pouvons créer plus d'emplois en fournissant des services d'eau et d'égouts dans des villes satellites, il vaut mieux le faire au lieu de créer une situation comme celle qui existe à Ottawa où quand on est en chômage on n'a pas d'autres possibilités. Il faut aller ailleurs, sauf si on est fonctionnaire.

[Text]

The congestion does away with self-reliance. The more the population is spread out, the more self-reliant it is. They have their own gardens. I have often thought, as I passed the places for the elderly here, how much better it would be if each of these places for the elderly had an acre and one-half or two acres of garden plot in behind. There is nothing for them to do. Everything is structured when you jam everything together, no grass, no nothing. Everything is so structured that people lose their self-reliance. I think you have to decentralize.

What happens in the other big cities? I think we should think of that as a second step. But I think it is up to the federal government to set a model, a workable model on satellite cities, providing water and sewer, and this sort of thing.

The tax structure may have to be changed. I have always thought that the most iniquitous tax in the world was a sales tax. And the second most iniquitous is the property tax because it assumes that the income of people goes up as their assessment and their tax goes up. It just is not so. I was in Sweden, in Stockholm, in 1955 and, at that time, there was no property tax. I was in an apartment, a three-bedroom apartment, a beautiful apartment, and I asked how much it cost and they said \$36 a month. I said that would not pay the taxes in Ottawa and they said well, there are no real estate taxes in Stockholm. There are taxes now which are based on the income you could have got if you had rented the apartment. But, essentially, they still hew to the line of real estate taxes. This is another kettle of fish. But it is something that is tied in with what you say. I do not think we can afford to live in this sort of situation. It is unnatural. It does something to us.

Mr. La Salle: Je comprends votre point de vue et je pense que c'est souhaitable, il n'y a aucun doute là-dessus. Mais ma question était celle-ci: ne croyez-vous pas que c'est pour ces raisons d'économie que nous en sommes arrivés à des concentrations, peut-être sans vouloir atteindre cet objectif, mais en pratique, nous en sommes arrivés à des concentrations aussi grosses et aussi difficiles que celles que vous soulignez? Ne croyez-vous pas que c'est justement pour ces raisons d'économie et de vouloir donner tous les services possibles aux citoyens, dans un milieu, qui, malheureusement, est trop fort?

• 1650

Mr. McKay: I agree, there is a lot of wisdom in what you say. But I would like to remind you that when I went to university in Toronto, it had the greatest number of single-family homes and it spread almost to Hamilton and up north and so on. It had the greatest percentage of single-family homes of any city of its size in the world. The taxes were not all that severe and the crime rate was the lowest in North America. Maybe this is oversimplification, but I think it is established that we pay a debt if we jam things together. We have so many unemployed, I think we are a wealthy enough country to use some of our unemployed to provide the work force to create these things.

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Monsieur La Salle, vous avez terminé le cinq minutes. Alors, je vous remercie.

[Interpretation]

La congestion détruit la confiance en soi. Plus la population est dispersée, plus elle a confiance en soi. Les gens ont leur propre jardin. Quand je passe devant les foyers pour les personnes âgées je pense toujours qu'il vaudrait mieux que ces foyers soient entourés de jardins d'un ou deux acres. Les résidents n'ont rien à faire. Tout est structuré et il n'y a rien, même pas un peu d'herbe. Tout est si structuré que les gens perdent leur confiance en soi. Je pense qu'il faut faire une décentralisation.

Qu'est-ce qui se passe dans les autres grandes villes? Je pense qu'il faut y penser en deuxième lieu. Mais je pense que le gouvernement fédéral a la responsabilité d'élaborer une ville satellite type où tout fonctionne et où on peut fournir des services d'eau et d'égouts etc..

Il faudrait peut-être changer la structure fiscale. J'ai toujours pensé que la taxe la plus injuste au monde est la taxe de ventes. Et la deuxième est la taxe sur la propriété qui tient pour acquis que les revenus des gens augmentent au fur et à mesure que leur taxe augmente. Cela n'est pas exact. En 1955 je visitais la Suède, à Stockholm, il n'y avait pas de taxe foncière. J'ai visité un bel appartement à trois chambres dont j'ai demandé le prix et on m'a répondu qu'il coûtait \$36 par mois. J'ai dit que cela ne paierait pas les taxes à Ottawa et on m'a dit qu'il n'y avait pas de taxe sur la propriété immobilière à Stockholm. Il y a des taxes maintenant qui sont calculées selon les revenus que l'on pourrait avoir si on louait l'appartement. Mais en fin de compte ils s'opposent encore aux taxes sur les biens immobiliers. Cela est une autre histoire, même si elle a trait à ce que vous avez dit. A mon avis nous ne pouvons pas vivre dans une telle situation; elle n'est pas naturelle, elle nous est néfaste.

Mr. La Salle: I understand your point of view and I think that it is desirable, there is no doubt about that. But my question was this: do you not believe that it was because of economic reasons that we arrived at such concentrations, perhaps without aiming at such a goal, but in practice we now have concentrations which are as big and as difficult to handle as you point out? Do you not believe that this has come about because of economic reasons because of the wish to provide all possible services to the citizens in an environment which unfortunately is too large.

M. McDay: Je suis d'accord, ce que vous dites est très sage. Mais je voudrais signaler que lorsque je suis allé à l'université de Toronto, cette ville avait le plus grand nombre de maisons individuelles et la ville s'étendait presque jusqu'à Hamilton et vers le Nord. Il y avait le plus grand pourcentage de maisons individuelles de toutes villes de sa taille au monde. Les taxes n'étaient pas tellement élevées et l'incidence du crime était la plus basse en Amérique du Nord. Cela est peut-être un peu trop simplifié mais il est certain que nous devons payer le prix si nous nous serrons tous les uns contre les autres. Nous avons tant de chômeurs! Notre pays est assez riche pour se servir de toute cette main-d'œuvre en chômage.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. LaSalle, your five minutes is up. Thank you.

[Texte]

Mr. McKay, may I say just one word? I think you have done extremely well. We appreciate your views, but you might have made just one mistake. In the course of your remarks you said at some stage: maybe I am a little old-fashioned, do not ever say this. Your brief is refreshing. If there is any philosophy behind your brief, it is the better quality of life. This is precisely what we have in mind for this area. We thank you very much. Your brief will be printed in full and you will receive a copy of today's deliberations. Congratulations, thank you very much.

Mr. McKay: Thank you very much.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I call now the Ottawa West Citizens' Committee. We have four chairs there, we might put in some others. Dr. Wallace B. Shute, if you have any colleagues you would like to have with you in front...

Dr. Wallace B. Shute (Chairman, Ottawa West Citizens' Committee): I have any number of colleagues to fill these chairs. However, this brief was written and presented before May 31. Therefore, any of the developments which have occurred since that time I am not responsible for.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): That is fine, you can sit down, sir.

Dr. Shute: Secondly, if I may, I wish not to be discursive so I could hardly state my points more succinctly than I can by reading my brief. So with your permission, Mr. Chairman, I would like to read my brief.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Right. Please sit down.

Dr. Shute: Mr. Chairman and gentlemen, as Chairman of the Ottawa West Citizens' Committee, I have been requested to express to your Joint Senate Commons Committee our deep concern over matters which vitally affect not only the federal government but this city as a whole and our sector of it in particular.

Now that we are more thoroughly acquainted with the internecine policies of city management, we are collectively appalled at what appears to be an almost total lack of co-ordination between the National Capital Commission, the City Council of Ottawa, the Regional Council of Ottawa-Carleton and the Ontario Municipal Board. This is hardly an academic matter with us, to be treated with polite disinterest, since we are caught in the middle of a situation where little or no attempt has been made heretofore to create coherent unity in either aim or activity for the development of this capital city. In fact, it passes our understanding how frequently conflicting governing bodies dare even pretend to inject the least intelligence into future planning without the closest co-ordination and co-operation. Perhaps nothing can give more concrete proof of this than the National Capital Commission's complete silence on its own project of the Carlsbad Springs development when the Regional Government was in the act of deciding where to institute and promote the city's future growth. On reaching a decision, and mark you, without one publicized dissenting word from the Commission, the Regional Council designated the future growth area as that south of the city. This inaction of the National Capital Commission is even more astonishing when it is so

[Interprétation]

Monsieur McKay, puis-je ajouter quelques commentaires? Je pense que vous avez fait un travail excellent. Nous apprécions vos opinions, mais vous avez fait une seule erreur. A un moment donné vous avez dit: «Je suis peut-être quelque peu suranné». Il ne faut jamais répéter une telle chose. Votre mémoire est rafraîchissant. S'il y a une philosophie de base dans votre mémoire, elle est celle d'une meilleure qualité de vie. Voilà précisément ce que nous visons dans ce domaine. Nous vous remercions beaucoup. Votre mémoire sera imprimé et vous recevrez un exemplaire du procès-verbal d'aujourd'hui. Nos félicitations, et nos remerciements.

M. McKay: Merci beaucoup.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Les prochains témoins sont les représentants du comité des citoyens d'Ottawa-Ouest. Nous avons 4 chaises ici et nous pourrions en ajouter. Le docteur Wallace B. Shute, si vous voulez que vos collègues vous accompagnent...

M. Wallace B. Shute (président, Ottawa West Citizens' Committee): Je suis accompagné de plusieurs collègues qui pourraient s'asseoir ici. Cependant, ce mémoire a été rédigé et soumis avant le 31 mai. Je ne suis pas responsable de ce qui s'est passé depuis.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): D'accord. Veuillez vous asseoir, monsieur.

M. Shute: Deuxièmement, je ne peux m'exprimer d'une façon plus précise qu'en lisant mon mémoire. Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais donc lire mon mémoire.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): D'accord. Veuillez vous asseoir s'il vous plaît.

M. Shute: Monsieur le président, messieurs, j'ai été chargé, en tant que président du *Ottawa-West Citizen's Committee* (Comité des citoyens d'Ottawa-ouest), de manifester devant votre Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes notre inquiétude profonde sur des sujets qui portent une atteinte fatale non seulement au gouvernement fédéral mais à cette ville toute entière et à notre secteur en particulier.

Maintenant que nous connaissons un peu mieux les agissements criminels des gestionnaires de cette ville, nous sommes consternés devant l'absence totale de coordination entre la Commission de la capitale nationale, le Conseil municipal d'Ottawa, le Conseil régional d'Ottawa-Carleton et le Conseil municipal de l'Ontario. Il ne s'agit pas d'un sujet abstrait que l'on doit traiter avec indifférence car nous constatons qu'il n'existe, jusqu'à présent, aucune unité cohérente, que ce soit dans les objectifs à atteindre ou dans les opérations à effectuer pour aménager la capitale. En réalité, nous sommes éberlués devant la façon dont les organismes directeurs, qui, d'ailleurs, se contredisent fréquemment, osent même prétendre planifier intelligemment l'aménagement future de la ville sans la moindre coordination ou collaboration. Le silence absolu de la Commission de la capitale nationale sur son propre projet de développement à *Carlsbad Springs* alors que le gouvernement régional décidait où établir et promouvoir l'aménagement future de la ville, en est une preuve flagrante. Sans que la commission ait émis le moindre avis contraire, le Conseil régional décida d'aménager la ville au sud. La léthargie de la Commission de la capitale nationale est encore plus étonnante car il est évident que le seul secteur qui aurait permis à Ottawa de s'agrandir de façon à utiliser

[Text]

obvious that the only way in which greater Ottawa should have expanded, to use existing arterials and cause minimum disruption of current residential areas, is to the east. What, or dare we ask who, gagged constructive comment at this time?

• 1655

First, may we suggest that an action committee be immediately constituted, to consist of not only responsible, but politically empowered, representatives from the National Capital Commission, the City Council, the Ottawa Regional Council, the Ontario Municipal Board and, by no means least, vigorous representatives from each citizens' committee directly concerned with every project under consideration. We deem it wise that the alderman from the affected ward be present in a consultative capacity, but not as a chosen representative, since his position might be unhappily compromised by political bias or pressure. This structure would eliminate unnecessary ambiguities, allow the citizenry a vital voice in decisions and lead to constructive action for the ultimate benefit of the city.

Although this recommendation may appear revolutionary to those who profit by present chaos, we ourselves consider it a long-overdue expression of the most pedestrian common sense. Moreover, we find it well-nigh incredible that, after years of civic coexistence between three governing bodies, with ever available consultation by a fourth (the Ontario Municipal Board), we, as citizen-amateurs, must point out the obvious and perform reconstructive eye surgery on political professionals! We are, of course, aware that structuring such a committee lies strictly under executive jurisdiction, but may we remind its legislators that concrete decisions now will not only have far-reaching consequences to this city, but may seriously affect their own political futures. An aroused citizenry has been known before this to turn a thin majority into a powerless minority—as many with uncomfortably long memories may surely testify. Since, therefore, we, the governed, must survive by, or suffer from, conclusions currently reached, we must insist on unequivocal action in this matter—intelligent, realistic, shorn of the usual tactics of bureaucratic delay. Yet above all, action now!

Second, in Ottawa West, we are interested primarily in the residential future of our area, yet deeply sympathetic and concerned with the well-being of our neighbours in contiguous wards. Specifically, in view of the rumoured expansion of both the buildings and the working force in Tunney's Pasture, it is imperative that the traffic problem it has already created be solved, not by a widening of Scott Street, which will immediately reduce living in this area from assurance to mere endurance, but by the establishment of new and effective routes of access and egress to and from Tunney's Pasture. One glance at the attached map will indicate how easily national government can solve its self-generated problem by wise and efficient use of its own Ottawa River Parkway. What could be simpler, logistically, than to open two short roads across that gap to meet the requirement? During busy hours, it would thus divert from Scott and neighbouring streets that increment of its working force which lives in Hull and its neighbouring towns.

[Interpretation]

les artères existantes et de provoquer un minimum de gêne pour les quartiers résidentiels se trouvait à l'est. Qu'est-ce qui, ou plutôt, qui à cette époque, a repoussé tous les commentaires constructifs?

Premièrement, nous proposons de former immédiatement un comité d'action formée de représentants, qui seraient non seulement responsables mais qui auraient pleins pouvoirs, de la Commission de la capitale nationale, du Conseil municipal, du Conseil régional d'Ottawa, du Conseil municipal de l'Ontario et, surtout de représentants actifs de chaque comité de citoyens qui concerne chaque projet. Nous pensons que l'échevin du secteur concerné devrait assister aux réunions du comité en tant que conseiller municipal, mais non pas en tant que représentant élu car son opinion pourrait être déformée par des préjugés ou des pressions politiques. Cette façon de procéder éliminerait toute trace d'ambiguïté, permettrait aux citoyens d'avoir voix au chapitre des décisions et entraînerait des actions positives qui profiteraient en dernier lieu à la ville toute entière.

Bien que cette recommandation puisse paraître révolutionnaire à ceux qui bénéficient du désordre actuel, nous pensons qu'elle exprime le bon sens le plus prosaïque. De plus, il est incroyable qu'après des années de co-existence de trois organismes directeurs municipaux et d'un organisme consultatif (le Conseil municipal de l'Ontario), nous citoyens amateurs, devions souligner les évidences et montrer la voie aux professionnels de la politique. Nous savons évidemment que la mise sur pied d'un tel comité relève entièrement de la compétence du pouvoir exécutif mais, nous nous permettons de rappeler à ses législateurs, que les décisions concrètes qui seront prises maintenant auront non seulement des conséquences d'une portée incalculable pour cette ville mais pourront également sérieusement influencer sur leur propre avenir politique. Des citoyens irrités ont déjà fait d'une mince majorité une minorité impuissante—comme pourront en témoigner certains. En conséquence, puisque nous, les gouvernés, devons tolérer ou souffrir de conclusions hâtivement arrêtées, nous devons exiger une action sans équivoque à ce sujet—une action intelligente, réaliste, dépourvue de toutes les tactiques habituelles de la bureaucratie—mais avant tout de l'action!

Deuxièmement, à Ottawa-ouest, notre intérêt majeur réside dans l'avenir résidentiel de notre secteur tout en étant profondément sensibles et attentifs au bien-être de nos voisins des secteurs contigus. Plus précisément, si l'on en croit les rumeurs qui circulent, il est probable que de nouveaux édifices se construisent à Tunney's Pasture et contribueront à augmenter le nombre de travailleurs; il est donc urgent de résoudre le problème de circulation qui existe déjà, non pas en élargissant la rue Scott, qui aura pour effet de convertir une vie tranquille en une simple survie, mais en construisant de nouvelles routes d'accès qui permettront d'entrer et de sortir de Tunney's Pasture. Il suffit de jeter un coup d'œil à la carte ci-jointe pour s'apercevoir que le gouvernement peut facilement résoudre le problème qu'il a créé lui-même en utilisant sagement et efficacement la promenade de la C.C.N. Qu'est-ce qui serait plus simple que de construire deux voies courtes là où se trouve cet écartement? Pendant les heures de pointe, ces voies permettraient de détourner l'excédent de voitures, qui se rendent à Hull et dans les environs, de la rue Scott et des rues avoisinantes.

[Texte]

Since lawyers and government are ever more amenable to proof by precedent, however inapposite, may we point out that our case has already been established by pre-emption of the parkway, a year since, solely for bus traffic during peak hours. That this project is still delicately called "experimental", though manifestly instituted for reasons of pure necessity, merely enhances the logic of our position.

Third, since major arterials can and do make or break any residential area through which they pass, we consider it a necessity to effect a bypass for vehicular traffic from both north and south of the city, so that its present intolerable burden on living room on such residential streets as Ross and Parkdale may be eased by directing traffic toward more efficient and less disturbing routes. As a concrete suggestion, therefore, we strongly advocate a two-way arterial proceeding north and south along the existing, but now unused, CPR right of way, which passes through the Lebreton Flats and minor commercial districts still but sparsely populated. This would serve the dual purpose of cutting down traffic on overcrowded Scott Street and establishing direct contact through the Ottawa River Parkway with Tunney's Pasture. If then, that route were further extended by a bridge through Lemieux Island to Hull, it would not only improve contact between the two cities, but open a more rapid transit to those who live in one community and work in the other.

• 1700

Expanded bridging has long been an unquestioned concept in planning co-ordinate urban development on both sides of the Ottawa River. With cheaper housing already available in the greater Hull area, a steady exodus of the working population in that direction is not only inevitable, but has already begun, with its attendant problems of increased commuting activity. Since by far the highest percentage of workers migrate to Ottawa from the Hull area, a bridge to continue the twinned arterial north becomes an increasingly urgent imperative, even more so than a similar linkage from Lucerne to Britannia. It would appear therefore, that the realization of the above suggestion should be granted the highest priority in creative planning for the immediate future. If then the twinned arterial, as we envisage it, were immediately implemented, it would provide an excellent solution to many present problems and a reliable instrument for resolving many others to be faced in the foreseeable future. As you will agree, the sole justification for both your Committee and ours is the urgency of preparing now, not for tomorrow only, but with some prophetic wisdom for fifteen to twenty-five years hence.

Four, the problem of excessive traffic could hardly be more acute than it already is on Island Park Drive—a focus of intense interest to the city, the National Capital Commission and even more specifically, to Ottawa West. During too many years, this attractive driveway has been overwhelmed by such density of traffic that it almost destroys its unusual residential charm. Since no one who has bought or built on that thoroughfare will continue to allow his safety to be jeopardized and his street perma-

[Interprétation]

Étant donné que les juristes et les gouvernements ne se soumettent qu'à la notoriété du précédent, même s'il est inapplicable, je me permets de faire remarquer qu'il y a un an un précédent avait déjà été créé lors de la préemption de la promenade, où ne pouvaient circuler que les autobus pendant les heures de pointe. Le fait que ce projet soit toujours à l'état «expérimental», bien qu'il ait été manifestement établi pour des raisons de pure nécessité, ne fait que renforcer la logique de notre position.

Troisièmement, étant donné que les artères principales brisent l'harmonie des quartiers résidentiels, nous croyons qu'il est nécessaire de détourner la circulation du nord et du sud de la ville, afin de réduire la pression intolérable sur l'espace vital des rues résidentielles que sont les rues Ross et Parkdale, en détournant la circulation vers des routes plus adéquates et moins gênantes. Nous proposons en conséquence de construire une voie à deux sens au sud et au nord de la voie de passage de l'actuelle voie ferrée qui n'est plus en service et qui traverse les plaines LeBreton et des quartiers commerciaux peu importants et encore peu peuplés. Ainsi, la circulation serait réduite sur la rue Scott qui est déjà très encombrée et une ligne directe rejoindrait Tunney's Pasture par la promenade de la C.C.N. Ensuite, si cette route était prolongée par un pont sur l'île LeMieux jusqu'à Hull, cela améliorerait non seulement la circulation routière entre les deux îles mais serait un moyen de transport rapide pour ceux qui vivent dans une collectivité et qui travaillent dans l'autre.

La construction d'un nouveau pont a toujours fait partie intégrante des projets relatifs à une planification coordonnée de l'aménagement urbain sur les deux rives de l'Ottawa. Si l'on tient compte des logements à loyers modérés qui sont déjà disponibles dans la région métropolitaine de Hull, on doit s'attendre inévitablement à un exode massif des travailleurs dans cette direction-ci, ce que l'on constate déjà, d'ailleurs avec tous les problèmes que cela occasionne, notamment en ce qui a trait à l'accroissement du volume du transport de banlieue. Puisque le pourcentage des Hullais qui viennent travailler à Ottawa est de beaucoup le plus élevé, la construction d'un pont dans le prolongement de l'artère à voies séparées nord s'avère non seulement nécessaire mais urgente, et devrait même avoir priorité sur l'autre projet devant relier Lucerne à Britannia. Il serait donc souhaitable de se pencher d'abord sur ce projet, de le planifier, ce qui permettrait d'y donner suite sans délai. L'aménagement d'une artère à voies séparées constituerait, selon nous, une excellente solution aux multiples problèmes actuels qui pourrait résoudre efficacement ceux qui pourraient se poser dans un avenir immédiat. Comme vous en conviendrez sans doute, notre comité, ainsi que le vôtre, se préoccupe d'abord de planification à court terme, et non pas seulement à long terme tout en ayant la sagesse de prévoir pour les quinze ou vingt-cinq années à venir.

Quatrièmement, la circulation sur Islands Park Drive en est rendu à un point de saturation—ce qui constitue un problème vital à la fois pour la ville, la Commission de la capitale nationale et plus encore pour le quartier d'Ottawa ouest. Cette promenade à l'aspect si attrayant a connu pendant trop longtemps une densité de circulation à ce point élevée qu'elle a presque totalement perdu le charme incomparable qui caractérisait ce secteur résidentiel. Ceux qui y ont acheté ou construit des propriétés le long de cette

[Text]

nently defaced by ever-increasing traffic over pavements never designed to carry it, we urgently request as a major imperative that this driveway be downgraded and restored to its deservedly unique scenic beauty. To achieve this, the present direct access to the Champlain Bridge must be cut off and vehicles directed through existing roads to a major collector route. The Regional Council, having long foreseen the possibility of a north-south corridor in the West End, has for years been buying up properties on Tweedsmuir Avenue, presumably with that objective in mind. In a recent article, Alderman Nichol has written strongly against dividing this portion of Ottawa West by so mutilating an arterial and has suggested with the complete concurrence of our own and neighbouring communities that Highway 416 be connected with an inner ring road. We sincerely hope that this expression, not only of her opinion, but that of the entire City Council as frequently reiterated will be regarded with the complete attention it so eminently deserves by the Ontario Municipal Board. If, however, the latter, rejecting our joint civic opinion, decides in favour of this corridor making a direct linkage with the Champlain Bridge, Island Park Drive could be joined to it by the indirect means mentioned above.

Five, it is the opinion of the majority of this Committee that the future enjoyment of residential facilities in Ottawa can best be ensured, not only by an unlovely urban destruction of excellent peripheral agricultural land, but by intelligent planning of growth within limits clearly defined by the desired quality of life acceptable to Ottawa's present community. Wise planning now will ensure both the beauty and efficiency of this Canadian showplace for generations to come and will justly earn their gratitude. May we therefore unite to plan our growth, avoid the usual vulgarity of sprawl and the unnecessary destruction of a proudly residential city by the glutting traffic of demanding satellite communities.

Six, as the citizens of Ottawa West are deeply concerned with any future planning and action of the National Capital Commission—with Tunney's Pasture our closest neighbour—we urgently and respectfully request immediate factual information on the following:

1. Has the National Capital Commission any specific present or future plans for acquisition of land in the Mechanicsville sector?
2. What are the federal plans, if any, for the Zagerman property recently purchased by the National Capital Commission?
3. Has the National Capital Commission any plans for Laroche Park which appears on the current maps of the LeBreton Flats study area?
4. What plans does the Commission contemplate for the proposed incinerator for this end of the city? If, as suggested, it is to be located in LeBreton Flats, where will it be situated? May we add, very distinctly and firmly, that the citizens of Ottawa West are unalterably opposed to its

[Interpretation]

promenade ne permettront plus de voir leur sécurité compromise et n'accepteront plus que cette rue soit défigurée de façon irréversible car son revêtement n'a jamais été conçu pour une circulation d'une telle densité; c'est pourquoi nous demandons instamment que cette promenade soit reclassifiée afin de redevenir ce qu'elle était à l'origine, c'est-à-dire une promenade permettant d'admirer le paysage environnant. Pour y arriver il faudra d'abord supprimer l'actuelle voie d'accès au pont Champlain et dévier la circulation vers une route collective majeure en empruntant les routes existantes. Après avoir longtemps envisagé la possibilité d'aménager un corridor nord-sud dans le secteur ouest, le conseil régional a depuis quelques années acquis des propriétés le long de l'avenue Tweedsmuir, probablement en vue de réaliser cet objectif. Dans un article paru récemment, l'échevin Alderman Nichol s'est vivement élevé contre la division de cette partie d'Ottawa ouest en défigurant une artère; il proposait plutôt qu'en accord avec les collectivités voisines, on relie la route 416 à une route de ceinture intérieure. Nous espérons fermement que le Ontario Municipal Board accordera toute l'attention voulue à cette proposition, qui n'est pas seulement la sienne, mais celle du Conseil municipal tout entier, qui l'a souvent réitégré d'ailleurs. Si néanmoins cet organisme rejette notre proposition, et opte en faveur du corridor reliant directement avec le pont Champlain, on pourrait relier la promenade Island Park en appliquant les solutions proposées précédemment.

Cinquièmement, la grande majorité des membres du comité pense qu'on peut fort bien aménager à Ottawa des zones résidentielles sans pour autant détruire d'excellentes terres agricoles qui se trouvent à la périphérie, mais plutôt en planifiant intelligemment la croissance dans des cadres clairement définis et d'après une qualité de vie qui soit acceptable pour la collectivité qui réside actuellement à Ottawa. Une planification conçue intelligemment permettrait à la fois de préserver la beauté et la valeur de ce site canadien dont pourraient bénéficier les générations à venir, et les splanificateurs auraient droit ainsi à leur reconnaissance. C'est pourquoi nous devons collaborer pour planifier notre croissance, éviter l'expansion désordonnée et la destruction inutile d'une ville qui se veut résidentielle par des collectivités satellites qui sont de plus en plus congestionnées.

Sixièmement, étant donné l'intérêt que portent les citoyens d'Ottawa ouest en ce qui a trait à la planification et aux mesures que compte prendre la Commission de la capitale nationale (et étant donné la proximité de Tunney's Pasture), nous demandons expressément et respectueusement qu'on nous donne des renseignements précis sur les points suivants:

1. La Commission de la capitale nationale compte-t-elle actuellement ou dans un avenir rapproché acquérir des terrains dans le secteur de Mechanicsville?
2. Quelles sont les intentions du gouvernement fédéral en ce qui a trait à la propriété Zagerman qu'a récemment acquise la Commission de la capitale nationale?
3. La Commission de la capitale nationale a-t-elle prise une décision en ce qui a trait au parc Laroche qui figure au plan d'étude des Plaines LeBreton?
4. Quelles sont les intentions de la Commission en ce qui a trait à l'incinérateur que l'on compte ériger dans ce quartier de la ville? Si, d'après le projet on compte l'aménager sur les Plaines LeBreton, où sera-t-il situé exactement? Vous voudrez bien noter la position claire et ferme

[Texte]

location in the Mechanicsville area. Moreover, even if, with the most advanced technology, the incinerator be as free of ash or other pollutants as possible, how can it be fuelled and fed without greatly increasing traffic and its corresponding noise irritant?

Seven, we feel it a matter of urgency that the City Council be continuously informed of every planned action of the National Capital Commission, and vice versa; that all citizens be kept at least equally informed through their committees, before, not after, any plans are implemented. We in Ottawa West are maintaining a continuing committee for steady contact with these bodies and dissemination of such information to the areas concerned. It is to be hoped that other citizens' committees throughout the city will see fit to follow our example.

• 1705

Eighth, admittedly a more minor consideration, yet one which will be helpful not only to Tunney's Pasture but to Ottawa West, would be the opening up of recreation and social conveniences in Tunney's Pasture, not only to its own employees but also to the residents of Ottawa West. We keenly feel our serious lack of facilities in this area. Such contact could only lead to a closer and more harmonious relationship, with mutual understanding and forbearance, between the residential and working sectors in this area, and could, moreover, lead to much more effective use of these facilities.

There are, of course, many other vital problems which invite thorough discussion here. But rather than inflict them on your Committee at this moment, we would prefer to advance them either in the action committee mentioned and strongly suggested above, or, if necessary, in brief for your consideration at a later time.

Lastly, in this American Bicentennial year—Jefferson seems to be popular today—may we take deliberate liberties with the immortal words of Thomas Jefferson:

We hold these truths to be undeniable
that even Ottawa, daunted by the encroaching bulk of
government and more so by its cost, has still
an inalienable right to the preervation of life, liberty,
and the pursuit of happiness.

There is a summary recommendation at the end, gentlemen, which you can read at your leisure, but these are the main facts.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you, very much, sir. I think it would be in order to call, for the first question, on the member for Ottawa West, Mr. Francis.

Mr. Francis: I would like to congratulate Dr. Shute and the members of the Citizens' Committee who participated in the brief.

[Interprétation]

des citoyens d'Ottawa ouest qui sont tout à fait opposé à la construction de cet incinérateur dans le secteur de Mechanicsville. En outre, même en admettant qu'en tirant parti de la technologie la plus avancée, cet incinérateur ne libère aucune cendre ni aucun autre agent polluant, comment pourrait-on l'alimenter sans accroître le trafic de façon appréciable ainsi que le niveau de bruit?

Septièmement, il est maintenant temps que l'on informe de façon permanente le Conseil municipal de toute mesure que compte prendre la Commission de la capitale nationale, et réciproquement, que l'on informe tous les citoyens par l'intermédiaire de leur comité, et ceci avant et non après que l'on ait approuvé un projet. Nous, citoyens d'Ottawa ouest, avons mis sur pied un comité permanent qui puisse rester en contact constant avec les différents organismes et fournir tous les renseignements obtenus aux intéressés. Nous espérons que d'autres comités de citoyens qui oeuvrent dans d'autres quartiers de la ville suivront notre exemple.

Huitièmement, il convient d'aborder un sujet d'importance relative mais néanmoins non négligeable, et qui bénéficierait non seulement à Tunney's Pasture mais aussi à Ottawa ouest, c'est-à-dire l'aménagement d'installations récréatives et sociales à Tunney's Pasture qui soient destinées non seulement à ses propres employés mais aussi aux résidents d'Ottawa ouest. Nous pensons en effet que ces installations font cruellement défaut dans ce secteur. De tels contacts ne contribueraient pas seulement à rendre des relations plus étroites et plus harmonieuses entre les résidents et les travailleurs tout en favorisant une meilleure compréhension mutuelle, mais rendraient aussi beaucoup plus rationnelle et efficace, l'utilisation de ces installations.

Nous pourrions évidemment soulever d'autres problèmes dont l'importance vous apparaît primordiale mais plutôt que d'en saisir votre Comité à ce moment-ci, nous préférons plutôt les évoquer en vous présentant devant le Comité susmentionné, ou, le cas échéant, dans un document dont vous pourriez prendre connaissance un peu plus tard.

Enfin, à l'occasion de cette année du bicentenaire des États-Unis, permettez-nous de citer la réflexion historique de Thomas Jefferson:

«On ne pourrait nier cette vérité»

qu'Ottawa, même si elle doit faire face à des mesures gouvernementales contraignantes et en défrayer les coûts
détient un droit inaliénable à la préservation de la vie,
de la liberté et à la recherche du bonheur.

Il y a messieurs, un résumé des recommandations à la fin de l'exposé, que vous pourrez lire à loisir, mais c'étaient là les faits saillants.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous remercie beaucoup, monsieur. Je crois qu'il serait à propos de céder maintenant la parole au député d'Ottawa-Ouest, M. Francis.

M. Francis: J'aimerais tout d'abord féliciter M. Shute ainsi que les membres du Comité des citoyens qui ont participé à la rédaction de ce mémoire.

[Text]

I intend to confine my questions to general questions of principle, because, while many of the requests for information are very legitimate, and of great concern to the residents of Ottawa West, I am not sure that this Committee can be helpful in providing answers to what is going to happen to the Zagerman property and Laroche Park, and whether or not there are future plans for extension of land in Mechanicsville and so on. I realize they are important, but I would like to discuss the principle of how we create the mechanisms for better consultation and channelling of information.

Mr. Chairman, I would like to ask Dr. Shute, who would establish this action committee? What would be its relationship to the Planning Board? What would its relationship be to the regional plan which has been developed by the regional municipality?

Dr. Shute: That is a question which, of course, involves a great deal of discussion. I would think that a move of this sort should be given very great priority with all the governmental areas concerned; since it is consultative, that it would best represent and act as liaison between all areas so concerned, and its suggestions should be regarded with a great deal of respect by each local governing body. In other words, this city is mismanaged because it is tripartite. A tripartite government is of no use to any community or any country. It is imperative I think that we at last, after many years of haggling, approach unity, and avoid washing our dirty linen in public, as has been done so recently in the various Ottawa papers. I think, therefore, if each governing body could suggest two responsible representatives to go on such a committee, nothing could be more useful in setting up the committee properly and with due mutual respect between the bodies concerned.

Mr. Francis: You have mentioned the National Capital Commission, the City Council, the Regional Council, Ontario Municipal Board and citizens' committees.

Dr. Shute: Yes.

Mr. Francis: I found that an interesting choice. How would the citizens' groups be selected?

Dr. Shute: They would be selected again by vote among citizens' committees, and this could be done. You see, it happens that, when any project comes up for consideration, this is specifically important to one local community or two, but not five.

Mr. Francis: How many citizens' committees would you recognize?

• 1710

Dr. Shute: I think the citizens' committees that are now in existence in Ottawa should all be recognized, but each, when the matters for consideration vitally affect their well-being, should then send a representative to such a committee. In other words, not a standing committee, but one which, from the citizen's angle, can change.

Mr. Francis: I note that you exclude the alderman from the affected ward. Presumably this is a general committee for the whole city. Would you have all aldermen excluded, or what are we talking about?

[Interpretation]

Je me limiterai à des questions de principe d'ordre général car, bien que de nombreuses demandes de renseignements soient tout à fait légitimes et d'un grand intérêt pour les habitants d'Ottawa-Ouest, je doute que ce Comité puisse vous fournir des réponses sur l'avenir de la propriété Zagerman et du Parc Laroche, ou vous dire s'il existe ou non des plans en vue de l'expansion du terrain à Mechanicsville et ainsi de suite. Je sais que ces questions sont importantes, mais j'aimerais plutôt discuter du principe sous-tendant la création des méthodes en vue d'une meilleure consultation et de la dissémination des renseignements.

Monsieur le président, est-ce que M. Shute pourrait me dire qui sera chargé de créer ce comité d'action? Quels seront ses rapports avec la commission de planification et avec le plan régional mis au point par la municipalité régionale?

M. Shute: Cette question exigera des discussions approfondies. Il faudra que toutes les agences gouvernementales concernées accordent la priorité à cette mesure, puisqu'il s'agit d'un processus consultatif qui saura mieux représenter toutes les régions ainsi concernées et servir de lien entre elles, et que chaque gouvernement local devra hautement respecter toutes ses propositions. Autrement dit, cette ville est difficile à administrer à cause de son caractère tripartite. Un gouvernement tripartite ne peut desservir avec efficacité aucune collectivité ni aucun pays. Après de nombreuses années de chipotage, j'estime que l'unité s'impose et qu'il est temps de cesser de laver notre linge sale en public, tel qu'en témoignaient récemment les divers journaux d'Ottawa. Ains, si chaque groupe dirigeant pouvait choisir deux représentants responsables qui participeraient à un tel comité, rien ne serait plus utile à sa création dans l'harmonie.

M. Francis: Vous parlez de la Commission de la capitale nationale, du conseil municipal, du conseil régional, de la commission municipale de l'Ontario et des comités de citoyens.

M. Shute: Oui.

M. Francis: Ce choix est très intéressant. Comment les groupes de citoyens seraient-ils choisis?

M. Shute: Ils seraient élus encore une fois par les comités de citoyens. Voyez-vous, lorsqu'un projet est à l'étude, il peut revêtir une grande importance pour une communauté locale ou deux, mais non pas cinq.

M. Francis: Selon vous, combien de comités de citoyens faudrait-il reconnaître?

M. Shute: Je crois qu'il faudrait reconnaître tous les comités de citoyens existant à Ottawa à l'heure actuelle, chacun pouvant envoyer un délégué au Comité dont j'ai parlé lors de l'étude d'une question touchant de près ses membres. Autrement dit, il ne s'agirait pas d'un comité de composition fixe puisque les membres pourraient varier selon les circonstances.

M. Francis: Je remarque que vous excluez l'échevin représentant le quartier affecté. Il s'agirait sans doute d'un comité regroupant les représentants de toute la ville. Voulez-vous exclure tous les échevins?

[Texte]

Dr. Shute: Do not forget that aldermen have been known, before this, to show political bias and have been shown to be affected by the current . . .

Mr. Francis: I was an alderman myself once.

Dr. Shute: I thought so, and knowing this, I am sure that you would feel very strongly about my point of view. This being the case, we would love . . .

Mr. Francis: I could say some of my best friends are still aldermen.

Dr. Shute: I beg your pardon.

Mr. Francis: Some of my best friends are aldermen.

Dr. Shute: Good. I know that story so well. It applies to many races, does it not? But the interesting thing is that they are people of political bias, where the citizen is not. He is a private person, and he has the great advantage, as you pointed out, Mr. Chairman, earlier, of being able to make independent decisions for his own weal and for the weal of those who depend upon him.

Mr. Francis: I note you do not mention the members of the Legislative Assembly or the members of Parliament.

Dr. Shute: We would be delighted to have any of them present, but a large committee is unwieldy. No one knows better than yourselves that a committee has to be constituted of a few people who act decisively, and not many people who act unruly.

Mr. Francis: How am I on my time, Mr. Chairman?

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): You have two more minutes, Mr. Francis.

Mr. Francis: All right. I will come back to the question which I have been asking other groups, Mr. Chairman, Who should have the priority in planning in this area? We have this conflict between the regional municipalities and the National Capital Commission. Would Dr. Shute care to comment on this?

Dr. Shute: Yes. I would be happy to, because this is my primary suggestion. I think it is imperative that there would be an equalization in power, because, if one can dictate, it is obvious that his suggestions are weighted much more powerfully than those of any one else on the committee and, therefore, the committee merely becomes a mouthpiece and powerless. How many Boards of Directors have you sat on where the directors were merely a rubber stamp for the committee? You know this and I know it. The same thing happens in any committee of this sort. It is imperative, I think, that they be given an equality of power which makes their suggestions viable. Otherwise, they are impotent.

Mr. Francis: Do you feel that there should be no group with priority, that they should be equal, the federal authority and the regional municipality, and that neither one nor the other should have any last word?

Dr. Shute: The last word of all committees should be made up of an odd number of members. Perhaps the committee could make its own final decision by vote.

[Interprétation]

M. Shute: N'oubliez pas qu'on a déjà vu des échevins qui ont fait preuve d'esprit partisan et qui se sont laissés influencer par certains . . .

M. Francis: J'ai déjà été échevin.

M. Shute: C'est ce que je pensais et, compte tenu de cela, je suppose que vous avez une opinion bien arrêtée sur mon point de vue.

M. Francis: Je dirais même que certains de mes meilleurs amis sont des échevins.

M. Shute: Pardon?

M. Francis: Certains de mes meilleurs amis sont des échevins.

M. Shute: Oui, on dit cela à propos de bien des gens. Mais il est intéressant de noter que ce sont des personnes qui font preuve d'esprit de clocher au point de vue politique, tandis que ce n'est pas le cas du citoyen en général. N'ayant aucune cause politique à défendre, le citoyen a l'avantage, comme vous l'avez fait remarquer tout à l'heure, monsieur le président, de pouvoir prendre des décisions de façon indépendante pour son bien et pour le bien de la population qu'il représente.

M. Francis: Je remarque que vous ne faites pas allusion aux députés provinciaux et fédéraux.

M. Shute: Nous serions ravis que ces personnes assistent à nos réunions, mais comme vous le savez, un comité composé de beaucoup de personnes n'est pas très efficace. Il devrait compter relativement peu de membres, prêts à prendre l'initiative, ce qui est de loin préférable à un nombre important qui agit sans discipline.

M. Francis: Combien me reste-t-il de temps, monsieur le président?

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Deux minutes, monsieur Francis.

M. Francis: Je reviendrai à la question que j'ai posée à d'autres groupes. Qui devrait avoir la priorité dans le domaine de la planification dans cette région? Il existe un conflit entre les municipalités régionales et la Commission de la Capitale nationale. M. Shute voudrait-il faire des observations là-dessus?

M. Shute: Oui. Il s'agit d'une de mes propositions principales. Je crois qu'il est impératif que le pouvoir soit égal des deux côtés. Si un élément peut imposer sa solution, il est évident que ses propositions ont beaucoup plus de force que celles faites par les autres éléments du comité et le comité finit par n'avoir aucun pouvoir réel. Combien de conseils d'administration connaissez-vous où les directeurs ne sont que des machines à signer, approuvant automatiquement ce que propose le comité? Je crois qu'il est tout à fait essentiel que les municipalités régionales puissent traiter avec la Commission sur un pied d'égalité. Autrement, elles sont impuissantes.

M. Francis: Estimez-vous que ni l'autorité fédérale ni la municipalité régionale ne doivent avoir une priorité, mais doivent plutôt traiter d'égal à égal?

M. Shute: Il y a une première règle pour tous les comités, c'est-à-dire qu'ils doivent être composés d'un nombre impair de membres. Sans doute que le comité pourrait prendre sa décision définitive en mettant la question aux voix.

[Text]

Mr. Francis: You think the committee should be the one who makes the final decisions?

Dr. Shute: Shall we say that the committee should present its point of view so clearly and, if alterations are suggested by the other governing groups, they should be taken into consideration, not as an immediate decision, but one decision which can be reached by such a consultative group. Oh, yes, I think so. You see you people are in government and you are quite convinced that the Government of Canada should have priority in Ottawa.

Mr. Francis: Oh, no.

Dr. Shute: We do not think so, Mr. Chairman.

Mr. Francis: Mr. Chairman, with all due respect, I think, if Dr. Shute looks at the minutes, the members of this Committee reflect quite a division of opinion on that subject.

Dr. Shute: I am delighted to hear this, because I have not seen any of the minutes of your previous meetings. But the fact remains that the government has always felt a certain amount of weight lying in its direction. We feel that that weight should be distributed. We do not like committees to be top heavy.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Watson.

Mr. Watson: In fairness to your own member, he is the person on this Committee who has been strongest at whitening down the NCC. I think I have taken the exact opposite position, maintaining that the NCC should have increased power. But, in any event...

Dr. Shute: Do you feel authoritarian?

• 1715

Mr. Watson: Pardon?

Dr. Shute: Do you feel authoritarian?

Mr. Francis: Only in Ottawa.

Dr. Shute: I wondered, go ahead.

Mr. Watson: I was just wondering, sir, how large is the group you represent?

Dr. Shute: We represent about 30,000 people. Am I correct on this, gentlemen? Our committee is constructed from six subcommittees, all of whom have been extremely active.

Mr. Watson: There are a couple of points which you touched upon that are of interest in a general way, your reference to bridges and your apparent promotion of additional bridges as solutions of problems relating to traffic. Has your group reflected upon the question of building new roads and bridges, in this age of ours where we are heading towards supposedly ever-increasing support for public transit in one form or another. Has your group reflected upon this question?

Dr. Shute: They have reflected upon it. As a matter of fact, we would be very happy to see a twin arterial of this sort, a rapid transit system, from north to south. We would be happy to see the traffic cut down on such lines of communication as Scott Street. We would be happy to see, as in the central part of town, the traffic cut down there to make it more viable for pedestrians. This is true. But how this will be implemented depends really upon the judgment and the superior wisdom of the bodies concerned and

[Interpretation]

M. Francis: Vous croyez que ce devrait être le comité qui prend la décision finale?

M. Shute: Disons plutôt que le comité devrait présenter son point de vue très clairement et si des modifications sont proposées par d'autres groupes, il faudrait en tenir compte, une décision pouvant être prise par un groupe consultatif. Vous les députés, constituant une partie du gouvernement, vous êtes naturellement persuadés que le gouvernement du Canada devrait avoir la priorité à Ottawa.

M. Francis: Pas du tout.

M. Shute: J'ai du mal à vous croire, monsieur le président.

M. Francis: Monsieur le président, sauf votre respect, M. Shute pourra constater en lisant le compte rendu de nos séances que les membres du Comité sont divisés à ce sujet.

M. Shute: Je suis ravi de l'apprendre. Je n'ai pas lu le compte rendu de vos séances antérieures. Mais il reste quand même que le gouvernement a toujours cru que le rapport des forces est en sa faveur. Nous croyons que ce rapport doit devenir plus égal. Nous n'aimons pas cette concentration de pouvoirs au sommet.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Monsieur Watson.

M. Watson: Pour être juste envers votre député, je crois qu'il faut signaler qu'il est le membre de ce Comité qui a insisté le plus sur une réduction des pouvoirs de la Commission de la Capitale nationale. Personnellement, j'ai pris une position contraire, favorisant l'augmentation de ses pouvoirs. Mais de toute façon...

M. Shute: Vous considérez-vous comme une personne autoritaire?

M. Watson: Pardon?

M. Shute: Vous considérez-vous comme une personne autoritaire?

M. Francis: Seulement à Ottawa.

M. Shute: Je me le suis demandé.

M. Watson: J'aimerais savoir, monsieur, l'importance du groupe que vous représentez.

M. Shute: Nous représentons environ 30,000 personnes. Notre comité comprend six sous-comités, tous ayant été très actifs.

M. Watson: Vous avez soulevé quelques points intéressants. Par exemple, vous semblez préconiser la construction de nouveaux ponts comme solution aux problèmes posés par la circulation. Votre groupe a-t-il réfléchi aux implications de la construction de nouvelles routes et de nouveaux ponts à une époque où, apparemment, on s'engage de plus en plus à subventionner les transports en commun. Avez-vous pensé à cette question?

M. Shute: Oui. En fait, nous serions certainement en faveur d'une nouvelle artère de ce genre pour permettre le transport rapide du nord au sud. Nous serions heureux d'encourager une réduction de la circulation sur certaines artères comme la rue Scott. Nous serions également favorables à la réduction du volume de circulation dans le centre pour faciliter les choses aux piétons. Quant à l'application de ces principes, tout cela dépend du jugement et de la sagesse des autorités impliquées et également de l'avis du

[Texte]

that consultative committee which I suggested, and which I still very strongly suggest.

Mr. Watson: Scott Street is already heavily used by the public transit system in Ottawa, is it not?

Dr. Shute: Rapid is the word.

Mr. Watson: Pardon?

Dr. Shute: Rapid. Oh, you say by the public transit system.

Mr. Watson: By the public transit system.

Dr. Shute: Oh, yes, it is.

Mr. Watson: Most of the bus lines going west use Scott Street, do they not?

Dr. Shute: Yes, true.

Mr. Watson: While I can appreciate that the people who live on Island Park Drive want less traffic and the people on Scott Street want less traffic, if they were not on those streets, they would be on other streets. I know you are proposing these arterials to handle it and use of the Parkway to relieve Scott Street, but have not these traffic patterns been in existence for a very substantial number of years? How long have they been in effect on these two streets in particular, since you have made reference to them?

Dr. Shute: They have been in effect for a long time as you say, but due to incredibly faulty planning. What we are doing at the moment is trying to improve the planning so that this will not exist. This is why we are here.

Mr. Watson: The other reference which struck me as being particularly interesting is your reference to the satellite communities. I do not want to put words in your mouth, but in your statement:

May we therefore unite to plan our growth, avoid the usual vulgarity of sprawl and the unnecessary destruction of a proudly residential city by the glutting traffic of demanding satellite communities.

presumably you are referring to the traffic patterns that will emerge if the southwest is developed into satellite cities.

Dr. Shute: Unquestionably developed.

Mr. Watson: Pardon?

Dr. Shute: Unquestionably developed.

Mr. Watson: That is what you are referring to.

Dr. Shute: We are referring to more than this, we are referring to the status quo. When you bought a home, where did you buy it? You bought it in an area you liked, along streets which were quiet. In other words, you bought it in a place where you upheld the greatest pleasure in your home existence. Everybody in Ottawa who has either bought or built has done precisely the same thing. We feel that a vast new disruption by traffic from a satellite city to the southwest would almost certainly destroy the residential living, certainly in our area, and not only in our area, but all the areas of Ottawa West—not only in sections of Ottawa West but all the rest of the downtown area.

[Interprétation]

comité consultatif que j'ai proposé et que je continue à préconiser très fortement.

M. Watson: La rue Scott est empruntée par un nombre important d'autobus de la ville d'Ottawa, n'est-ce pas?

M. Shute: Vous parlez des transports rapides.

M. Watson: Pardon?

M. Shute: Rapides. Ah, je vous ai mal compris.

M. Watson: J'ai parlé des transports en commun.

M. Shute: Ah oui, je comprends.

M. Watson: La plupart des lignes d'autobus en direction ouest passent par la rue Scott, n'est-ce pas?

M. Shute: Oui.

M. Watson: Je comprends que les résidents d'Island Park Drive et de la rue Scott aimeraient moins de circulation mais la circulation doit passer quelque part. Je sais que vous proposez certaines nouvelles artères, notamment la Promenade, afin de diminuer le volume de la rue Scott, mais je crois que la configuration actuelle est établie déjà depuis quelque temps, n'est-ce pas? Depuis combien de temps utilise-t-on ces deux rues en particulier?

M. Shute: Depuis longtemps, comme vous dites, mais c'est en raison d'une planification qui laisse énormément à désirer. Nous essayons d'améliorer cette planification afin de remédier à cette erreur. C'est pour cela que nous sommes venus ici.

M. Watson: Je m'intéresse également à vos remarques sur les villes satellites. Dans votre déclaration vous dites:

Essayons donc de planifier ensemble la croissance afin d'éviter une expansion chaotique et de mauvais goût. Empêchons la circulation envahissante des villes satellites de détruire le caractère résidentiel d'Ottawa, qui a toujours constitué un motif de fierté pour ses habitants.

Je suppose que vous parlez des tendances qui s'affermiront si des villes satellites sont implantées dans le sud-ouest.

M. Shute: Si cela se passe sans planification valable.

M. Watson: Pardon?

M. Shute: Si cela se passe sans planification valable.

M. Watson: C'est ce dont vous parlez.

M. Shute: Nous parlons également du statu quo. Quand on achète une maison, le choix du quartier est important. Étant donné l'importance de ce facteur, nous estimons qu'un afflux massif de circulation en provenance d'une ville satellite nuirait énormément au caractère résidentiel de notre quartier et de tous les quartiers d'Ottawa-Ouest et même le centre.

[Text]

Mr. Watson: That is one of the arguments that I understand the NCC is using as well.

Dr. Shute: It is a very strong argument because the use of the east community would cause less disruption of traffic and certainly less disrupting of existing residences than would driving a great thoroughway along the so-called Tweedsmuir corridor down through this highly and heavily residential area.

• 1720

Also, the arguments have been suggested by those who are in favour of the western development that the Leda clay in the east, which is well known, would make it incapable of proper development for housing. This is absolutely unproven, and has been, in fact, disproven by a series of experts who also saw this from the NCC point of view. So the situation in the east is not untenable and the situation in the south does unquestionably destroy much superb agricultural areas which we cannot afford to throw away in modern times. We have already destroyed enough.

Mr. Watson: But how broadly based is this point of view, though? I know that it is difficult for any executive coming forward on behalf of a group to really claim in a way that is convincing to the people listening to the brief that their views, the executive's views, represent more than those, really, of the group that sat down and drafted the paper; and it is the same with all the groups that come here. How broadly-based do you feel this view is that you are putting forward here? Is it your small group's view?

Dr. Shute: No. You see, the point is this. One makes an error in representing a group because then immediately you say, "Oh, this man is representing a very localized interest". This is not the case. Do not forget that we also belong to a civic community as well as to the Ottawa West community. I was chosen as chairman to write this brief and to present it, to express our ideas as succinctly as possible; and that is why I read it rather than being discursive on the subject.

The point is that this affects all the people in this area, and they are deeply affected; from the downtown area to the west, this affects them. The volume of traffic going through these highways can do an incredible damage to the living existence and the residential homes of all the people west of downtown, and this we will do our very best in every way to prevent.

Mr. Watson: As a contributing factor to a solution to the obvious need at the moment—or what appears to be an obvious need—for more living accommodation for the population of Ottawa, did your group consider any recommendations along the lines of a slow-down in population growth here which would, in effect, result from a slow-down in government growth, meaning the switching of some government agencies outside Ottawa.

Dr. Shute: Like my predecessor, we believe in this very firmly; but one feels powerless in view of this juggernaut which increases year by year. This top-heavy civil service increases, under new governments, with new employees; and they keep on increasing all the time. One can make a protest, but how effective is a protest?

[Interpretation]

M. Watson: Je crois que c'est également un des arguments de la Commission de la Capitale nationale.

M. Shute: L'argument est fort valable car l'utilisation du quartier est faciliterait la circulation et déplacerait beaucoup moins de résidences alors que la construction d'une autoroute le long de ce que l'on appelle le corridor Tweedsmuir perturberait grandement ce secteur résidentiel.

Par ailleurs, les tenants de l'aménagement de l'Ouest disent que l'argile leda que l'on trouve dans l'Est et qui est très connu, se prête très mal à la construction de maisons. Ces faits ne sont absolument pas prouvés et du reste certains experts, se plaçant dans l'optique de la Commission de la Capitale nationale, les ont réfutés. Donc la situation dans l'Est n'est peut-être pas aussi désastreuse qu'on semble le croire et dans le Sud, il est indéniable qu'on détruirait une région agricole superbe, alors qu'on ne peut pas se permettre ce luxe de nos jours. Nous avons déjà détruit assez.

M. Watson: Mais cette opinion est-elle généralisée? Je sais qu'il est difficile pour un administrateur qui représente une société d'essayer de convaincre ses auditeurs que les opinions qu'il exprime représentent celles des membres de son groupe et de membres qui n'appartiennent pas à son groupe. Dans tous les cas, c'est pareil. J'aimerais savoir si le point de vue que vous nous avez exposé est généralisé? S'agit-il uniquement du point de vue de votre petit groupe?

M. Shute: Non. Voici ce qu'il en est. On se trompe lorsqu'on veut représenter un groupe car les gens disent: «Voilà, celui-là représente des intérêts très limités». Ce n'est pas mon cas. N'oublions pas que nous appartenons à la communauté municipale qui déborde les cadres de la communauté d'Ottawa-Ouest. J'ai été élu président pour préparer cet exposé et vous le présenter, afin de vous faire part de nos opinions le plus succinctement possible. Voilà pourquoi j'ai choisi de lire mon exposé plutôt que de vous parler à bâtons rompus.

L'important, c'est que toutes ces questions touchent tous les gens de la région et les touchent très profondément. Du centre de la ville vers l'ouest, tout le monde est atteint. Le volume de la circulation qui emprunte ces autoroutes peut causer des dommages désastreux à l'environnement et aux résidences de tous les gens qui habitent l'ouest et le centre et nous tenterons l'impossible pour empêcher que cela n'arrive.

M. Watson: Un élément de solution pourrait très bien être de réduire la croissance de la population à Ottawa et pour ce faire, on ralentirait la croissance gouvernementale ici en détournant certains organismes gouvernementaux vers l'extérieur d'Ottawa. En effet, pour l'instant il semble qu'on ait besoin de plus de logements pour la population sans cesse croissante d'Ottawa et je me demande si votre groupe envisage de faire des recommandations qui iraient dans ce sens-là?

M. Shute: Tout comme mon prédécesseur, nous croyons que cela constitue une solution. Mais on se sent tout à fait impuissants devant une situation qui empire d'une année à l'autre. La Fonction publique est tentaculaire et tout nouveau gouvernement lui donne une poussée monstre embauchant de nouveaux employés. La taille de la Fonction publique augmente sans cesse. On peut très bien protester, mais à quoi bon?

[Texte]

We believe that it should be decentralized. We believe that the Ottawa we chose to live in is a delightful place in which to live; but if it grows to a million people, it will simply not be. We are very anxious, indeed, to see the country populated but a country populated with some intelligence, and some desire to maintain the lebensraum so that the people who live there may exist.

Mr. Watson: So you would like to see it stabilized, ideally, at about its present population?

Dr. Shute: I would be delighted to see it happen.

Mr. Watson: Thank you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you, Dr. Shute; and I would like also to thank the ladies and gentlemen who are your colleagues from the Ottawa West Citizens' Committee.

When we got organized last year, it was our precise intention to extend invitations to people and groups to come here and let us know of their views. Your brief will appear in extenso in the proceedings of today, Dr. Shute, and we thank you very much for your contribution.

Dr. Shute: That is very kind of you. May I say one final word?

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): With pleasure.

• 1725

Dr. Shute: May I say something about myself?

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): With pleasure.

Dr. Shute: I have absolutely no political affiliations. I am practising gynecologist and obstetrician, as you may have seen by reading the account of this, and my one concern therefore is to achieve the best living for Ottawa which is possible to arrange. Thank you very much.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): This is very good. Thank you very much.

Gentlemen, before we adjourn, may I call your attention to the fact that I have received a notice. I wonder if it has reached your office yet.

On Monday evening, in the same room, we are going to have Mr. Adolf Cyberouski, Urban Planner from Poland; he is coming from Vancouver. And we are going to have a meeting at eight o'clock.

A 20 h 00, lundi, dans la même pièce. Do you agree that we now adjourn until Monday at eight o'clock? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

[Interprétation]

Nous croyons fermement que l'administration devrait être décentralisée et que ceux qui choisissent de vivre à Ottawa devraient pouvoir vivre dans un endroit charmant. Mais si la population de la ville croît jusqu'à 1 million, ce sera impossible. Nous voulons que notre pays ait peuplé, mais que cela se fasse intelligemment et que l'on conserve le lebensraum, l'espace vital, nécessaire à l'existence.

M. Watson: Croyez-vous que la population actuelle constitue un nombre idéal, optimal?

M. Shute: Si la population se stabilisait, vous m'en verriez ravi.

M. Watson: Merci.

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Merci docteur Shute; j'aimerais remercier également vos collègues, cette dame et ces messieurs qui font partie du comité des citoyens d'Ottawa-Ouest.

Lorsque nous avons formé le comité l'année dernière, nous avions la ferme intention d'inviter des groupes comme le vôtre à venir nous faire part de leurs opinions. Nous allons annexer votre exposé au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui et nous vous remercions beaucoup de votre participation.

M. Shute: C'est très très gentil à vous. Puis-je dire quelque chose en terminant?

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous en prie.

M. Shute: Puis-je dire quelque chose?

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous en prie.

M. Shute: J'aimerais souligner que je n'appartiens à aucun parti politique. Je suis gynécologue de profession et un de mes objectifs, c'est d'améliorer la qualité de la vie du plus grand nombre d'habitants d'Ottawa. Je vous remercie.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Très bien. Nous vous remercions.

Messieurs, avant d'ajourner, je voudrais vous rappeler quelque chose.

Lundi soir, nous aurons une réunion avec M. Adolf Cyberowski, urbaniste de Pologne qui arrivera de Vancouver. Cette séance doit avoir lieu à 20 h 00.

At 8.00 o'clock on Monday evening in the same room. Êtes-vous maintenant prêts à ajourner?

Des voix: Oui.

APPENDIX "NCR-37"

THE INEFFECTIVE BLUNDERBUSS

A Brief Prepared For Presentation To The
Joint Parliamentary Committee on the National Capital Region

By Alderman Brian Bourns

During both my short career as an elected official, and my previous activities as a journalist and community leader I have followed the planning activities of both the Regional Municipality of Ottawa-Carleton and the Federal Government through the National Capital Commission, very closely. Most of my comments in this Brief will be directed towards these planning activities as I feel the resolution of the multitude of outstanding questions will be of great importance to the future of this urban area.

In thinking what my comments might be, my initial instinct was to 'side' with the Regional Municipality against the obviously unjustified intrusion of the Federal Government and the N.C.C. in particular into areas of municipal jurisdiction and concern. It was very tempting and would have been very easy to go through the list of transgressions: the inadequate financial support in the form of grants-in-lieu-of-taxes, the imposition of Federal planning decisions in creation of the Greenbelt, destruction of LeBreton Flats, refusal of land for servicing the southern growth area, petty refusals to provide land for various municipal projects, the high-handed approach on Rideau Centre, the destruction of Downtown Hull, and in fact the tremendous impact changing Government leasing policies have had on Downtown Ottawa, the construction of the Portage Bridge, and, of course, most importantly of all, the "Tomorrow's Capital" document which now seems to be guiding Government policy with regard to availability of Federal land and money for municipal public transit, roadway and servicing projects.

But that was too easy, especially since, when it comes right down to it, there are many areas where Federal policy is more enlightened and would be more beneficial to residents of the region, never mind the country, than are those of the region.

Clearly there is nothing that would have a more positive effect on housing prices within the region than the development of Federal land holdings on

LeBreton Flats, Woodroffe-Baseline and possibly Carlsbad Springs. And just as clearly, nothing will have a worse effect both on housing costs and on the physical environment of existing communities than development of the Southern Growth area proposed by the Regional Municipality.

The N.C.C.'s general inclination towards improved public transit facilities is also preferable to the Region's similar rhetoric accompanied by a massive road building programme.

So where does this leave us. The Federal Government is indulging in obviously anti-democratic tactics to achieve goals beyond its real and immediate concerns and needs. As one who believes in the need for strong local democratic control, I cannot support these activities, even in those areas where the Federal Government is pushing a position I support.

The local manifestation of the democratic system continues to make what I feel are gross and irreparable mistakes in planning the future of the city we live in.

What kind of change could both achieve the positive improvements sought by the N.C.C. and the Federal Government and preserve and strengthen local democracy and the citizens' control over his city.

Simple strengthening of the N.C.C. would not only eliminate the second goal, but also result in the not insignificant mistakes contemplated by the N.C.C. in the name of a grandiose National Capital to be perpetrated on our City.

Simple elimination of a Federal role would abandon us to the growth and development at all cost attitude characteristic of our present Regional Council.

The solution I propose is one you have heard before, the same proposed by my 'leader' Mr. Coolican, and by other municipal leaders. I would suggest that the Federal Government and the National Capital Commission assume a role in the planning process much like that played by any other major land owner.

But I must emphasize, my suggestion comes from a diametrically opposite goal. It is my considered opinion that adoption of this role would strengthen rather than weaken Federal influence, particularly in those areas where it would be most positive.

I would suggest that the present 'tough guy' attitude of the N.C.C. has produced very little. Despite all the 'cards' held by the Federal Government, the Regional Municipality is winning the planning argument - not by persuasion, but by action. The southern growth area will be built before the N.C.C. stops making its impotent threatening noises. Highway 416 will have ravaged the West End before the N.C.C. stops telling us about its refusal to provide land. We may have to expropriate more housing to do it, but we'll do it, come hell or N.C.C.

And Woodroffe-Baseline will still be sitting empty as the N.C.C. continues to insist on the need of the Western Parkway to carry tourists out sightseeing at 7:30 in the morning. I don't know if you are aware of it, but planning activity on Woodroffe-Baseline has now ground to a virtual standstill because of the dispute over the Parkway and possible location of office buildings on the site. The N.C.C. has a position, the Township and the Region have a position. They aren't in accord, so nothing happens.

Please, I ask you, name me one other major land owner who would make one, not very exciting presentation to a Regional Government preparing an official plan to guide development for the next thirty years.

The Campeau Corporation didn't - it bought consultant studies, prepared slick reports, lobbied, worked and compromised until it got what it wanted. And why not, nobody heard any reasonable arguments for the alternatives, just threats in the newspapers.

I would dare to suggest to you that the power held by the Federal Government and by the N.C.C. in the development of Ottawa-Carleton has been, and

is being, squandered. It has been wasted - much to the detriment of the people I represent, of the Region as a whole and to the country as a whole in that the National Capital has been and is setting such a poor example for the nation.

It may come as a shock to you, but even I believe that there is a fair amount of reason on the local councils. I do believe we are reasonable enough as a collective that the Federal Government could achieve than its real 'needs' by co-operating with local governments and by accepting the losses when they came.

Similarly, I think it would have a significantly greater influence in the areas that count, in the areas of importance, both to the Federal Government and to the people of the region who seek an improved urban environment, by adopting an attitude of co-operation, an attitude of participation, of negotiation and of compromise than it can ever hope to have with the present exercise of 'power'.

Pay your taxes, respect our by-laws and our decisions - it's not an attitude that cost Campeau anything he wanted, and I'm sure you can get equally satisfactory and much more positive results than he ever achieved.

APPENDIX "NCR-38"

Brief on the Future of the National Capital RegionRespectfully Submitted

To: The Special Joint Committee
of the Senate
and of the
House of Commons
on the
National Capital Region

By: John H. McKay,
147 McLeod St.,
Ottawa.

1. FOREWORD

The readers of this submission may find themselves continually raising alternative questions in their minds:

"Is this submission the product of long and valid experience?"

or

"Is this submission the product of old age and senile prejudice?"

Needless to say I favour the former conclusion. After reading the submission, if you should favour the latter conclusion, I apologize for wasting your time.

2. DEFINITION OF TERMS

If we are to communicate and to understand each other, we must share a common understanding of the meaning of words. We must not be like Humpty Dumpty in Lewis Carroll's "Through the Looking Glass":

"When I use a word," Humpty Dumpty said, in rather a scornful tone, "it means just what I choose it to mean ---neither more nor less."

One of the most common and tragic confusions of this generation is the failure to understand such things as the difference between "Freedom" and "Licence", and also the meaning of "Change".

In connection with this submission I want particularly to clarify the meaning of the word "change". Perhaps doctors best understand the meaning of "change".

If a patient is convalescing satisfactorily and a relative asks: "Is there any change?", the doctor may reply "I sincerely hope there is no change. He's improving".

On the other hand, if the patient's condition is deteriorating and a relative poses the question: "Is there any change?", the doctor will reply "Unfortunately there is no change".

In this age of the idolatry of change it is essential to recognize that change must always be either change for the better or change for the worse.

3. EVALUATION OF CHANGES IN OTTAWA IN MY LIFETIME

Changes in Ottawa have, of course, been a "mixed bag". Some have been changes for the better and some for the worse.

Changes for the Worse

Without in any way minimizing the changes for the better that have resulted from Federal Government action, and there have been many, it is proposed in this submission to identify and dwell principally upon changes for the worse which have resulted from errors of omission or errors of commission. Here are some:

3.1 A Change for the Worse - Metcalfe Street (See Annex 55)

3.2 The Failure to Profit from the Errors of Others

3.2.1 Paris (See Annex 4)

3.2.2 Montreal (See Annex 7)

**3.2.3 Pruitt-Ingoe, congestion in St. Louis
Cabrin-Green, congestion in Chicago
Columbia Point, congestion in Boston
Stella Wright, congestion in Newark
(See Annexes 19, 20, 21, 22, 44)**

3.2.4 Amsterdam (See Annex 23)

3.2.5 *Manhattan (See Annexes 3, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 23, 45, 46, 47, 48, 49)*

3.2.6 *Miami Beach (See Annex 31)*

3.2.7 *Toronto (See Annex 31, 49)*

3.3 *Failure to Profit from Ethnological and Psychological Studies. This, in my opinion, is a most unfortunate failure. (See Annexes 2, 5, 6, 13, 14, 15, 17, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 33, 56, 57)*

3.4 *The Mistake of Taking the Riverfront from the People and Giving it over to the Automobile. With 500 to 1000 feet separating high rise apartments built along the riverfront, people could now live and enjoy shorefront life without closing off the shore to the general public. (See Annexes 28, 29, 46, 47, 48, 49)*

3.5 *"One Bad Apple Will Destroy a Barrel"*
Neighbourhoods have been destroyed by permitting one bad apple --- one exception, one highrise.
(See Annexes 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41)

4. *It is recommended that the Special Committee take cognizance of the changes for the worse delineated above, plan for correction when possible and avoidance in future.*

5. *In regard to organization,*

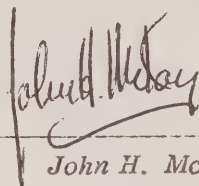
*"For forms of government let fools contest:
 Whate'er is best administered is best"*

One thing is certain. If we are to avoid in future what has happened in the past a very strong authority will have to be established to prevent changes for the worse by attrition and to bring to a halt developers who govern their activities almost solely by the profit potentials.

In regard to organization, I strongly support as first choice Mayor Greenberg's call for a City State. The concept is as old as Athens, where there are still reminders of its excellence.

As second choice, I support Mr. Douglas Fullerton's suggestion.

Over-all control is essential as the evidence shows.



John H. McKay

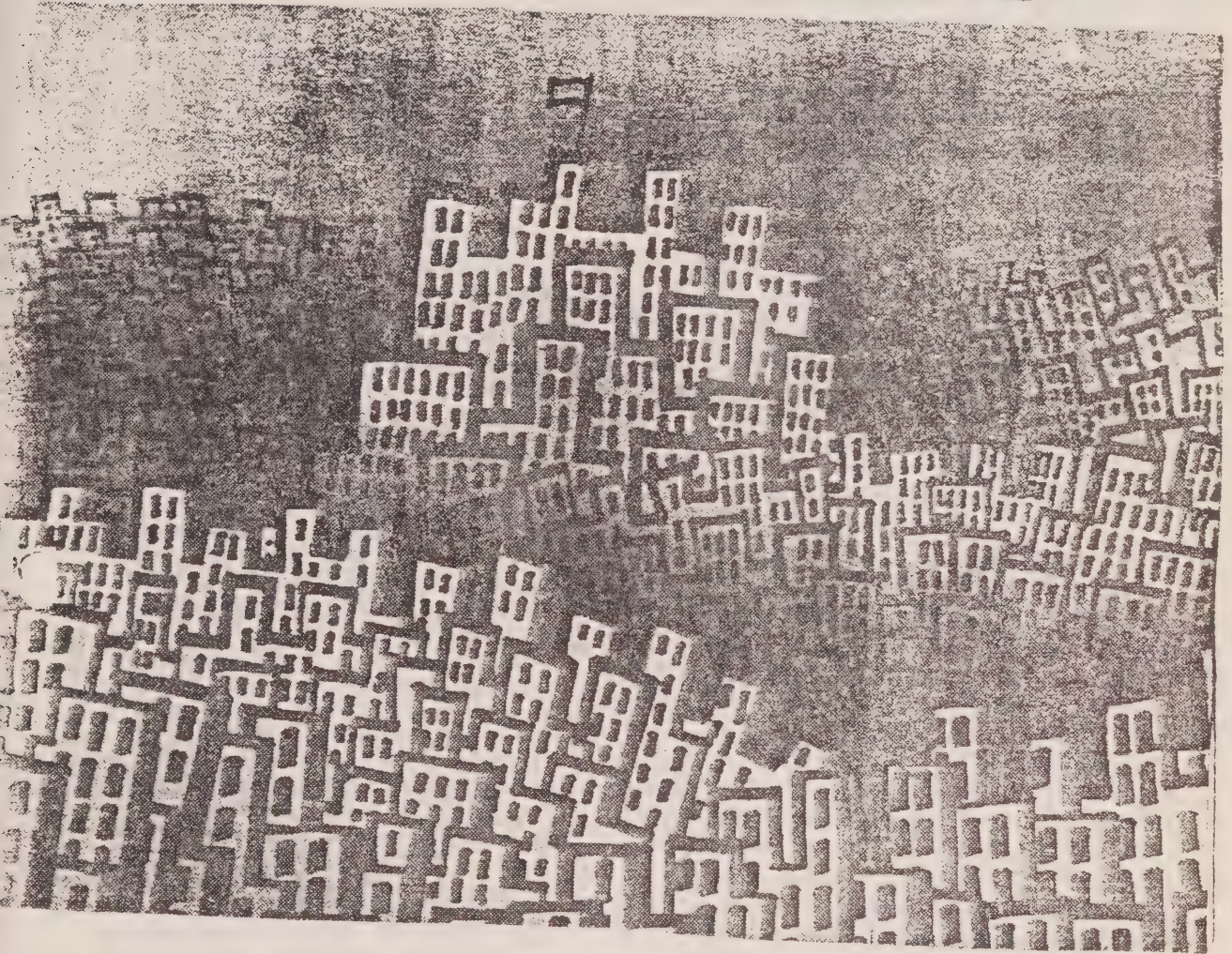
Including 57 Annexes

Annex

Subject

1. The City Jungle
2. The Human Zoo (Extract from book by the ethologist Desmond Morris)
3. Participatory democracy - - a satirical cartoo.
4. The Destruction of Paris.
5. Peace Tower in jeopardy.
6. Crowded and Ugly without grass trees or vista - a virtual Manhattan
7. Growth by Destruction.
8. Fall Start for Canada Centre Construction
9. Ottawa - "Manhattan of the North?"
10. Proposed Downtown Development
11. Toronto architects Planning 23-storey apartment here.
12. \$25 Million Complex -- Another massive Tower -- Tower tp Pierce Height Ceiling
13. Declaring War on Vandalism in high-rise
14. Superintendent Blames Vandals.
15. Housing Without Fear, scientific study of effect of planning on reducing crimes.
16. Highrise "A Disgrace"
17. A Crazy Place to Raise Children.
18. "Ticky-ticky Boxes"
19. Too much know-how; too little wisdom!
20. The Shame of St. Louis
21. The Death of a Dead End.
22. Throwing Money at Some Problems Does Not Solve Them.
23. "God Bless the Arabs" says Fullerton (Conflict between "know-how"and"wisdom")
24. Crowded Manhattan of the North. Do we Want it? - 1 Million inevitable.
25. Our Forbidden City is a Place for People.
26. Towns Need Themes.
27. More Open Spave Near Housing - Council of Women,
28. Ottawa as Amsterdam.
29. Fight on to Save Village Ponds.
30. In Our City, How Much Grass? How many Trees? The Prince Hotel, Toronto.
31. The High-Rise, a great money-maker and Destroyer of the quality of Life.
32. Soft Lights and a Soft Sell Seduce a City
33. Horrible and Ugly on Order.
34. Noise and Bad Air.
35. Participatory Democracy - a satirical cartoon
36. Nepean Residents Lose Zoning Fight.
37. Bruce Lands - back to OMB?
38. Pinecrest Group
39. Highrise Ban.
40. Glebe Debates Moral Dilemma.
41. Glebe Home Gets Okay for Expansion.
42. New Concept for Centre Town
43. " " " " " "
44. Board Backs Citizens on Centre Town.
45. OTTAWA - - -"Manhattan of the North?"
46. How Much Wisdom are we Demonstrating in the Use of Our Waterfronts?
47. A Parkway East, " " " " " " " "
48. Britannia Right-of Way (See 46 & 47 above)
49. Citizens Declare War on Big Roads.
50. Make Drivers Pay.
51. Highway 416
52. Highway 416 route settled
53. Ring Road Favored
54. Planners Okay New Ring Road.
55. "Change For the Worse - - Metcalfe Street.
56. Architecture - The Beautiful and the Ugly a scientific appraisal.
57. Architectural Decadence.

The city Jungle



The most crucial problem of the next century may be *urban overcrowding*...unless we act now, realistically and wisely, to plan the communities of the future.

THE RUSH to the cities has begun: in every country, more and more people crowd into urban areas.

Where will these people live? Equally important, how will they live?

Will they have light and air? Good schools? Safe streets? Or will they simply do as they are doing now in too many countries: jam themselves into existing cities in ever-increasing squalor and pollution?

There is still time, though none too much, to solve these problems before they become too big for solving.

THE HUMAN ZOO

"Under normal conditions, in their natural habitats, wild animals do not mutilate themselves, masturbate, attack their offspring, develop stomach ulcers, become fetishists, suffer from obesity, form homosexual pair-bonds, or commit murder. Among human city-dwellers, needless to say, all of these things occur. Does this, then, reveal a basic difference between the human species and other animals? At first glance it seems to do so. But this is deceptive. Other animals do behave in these ways under certain circumstances, namely when they are confined in the unnatural conditions of captivity. The zoo animal in a cage exhibits all these abnormalities that we know so well from our human companions. Clearly, then, the city is not a concrete jungle, it is a human zoo.

The comparison we must make is not between the city-dweller and the wild animal, but between the city-dweller and the captive animal. The modern human animal is no longer living in conditions natural for his species. Trapped, not by a zoo collector, but by his own brainy brilliance, he has set himself up in a huge, restless menagerie where he is in constant danger of cracking under the strain."

THE HUMAN ZOO

"The more closely one looks at the situation, the more alarming it becomes. Well-meaning reformers and organizers busily work towards what they consider to be improved living conditions, never for one moment doubting the validity of what they are doing. Who, after all, can deny the value of providing more houses, more flats, more cars, more hospitals, more schools and more food? If perhaps there is a degree of sameness about all these bright new commodities, this cannot be helped. The human population is growing so fast that there is not enough time or space to do it any better. The snag is that while, on the one hand, all those new schools are bursting with pupils, inventiveness at the ready, dead set to *change* things, the other new developments are conspiring to render startling new innovations more and more impossible. In their ever-expanding and highly regimented monotony, these developments unavoidably favour widespread indulgence in the more trivial solutions to the Stimulus Struggle. If we are not careful, the human zoo will become increasingly like a Victorian menagerie, with tiny cages full of twitching, pacing captives.

Some science-fiction writers take the pessimistic view. When depicting the future, they portray it as an existence in which human individuals are subjected to a suffocating degree of increased uniformity, as if new developments have brought further invention almost to a standstill. Everyone wears drab tunics and automation dominates the environment. If new inventions do occur, they only serve to squeeze the trap tighter around the human brain."

COMMENTS

The two extracts at left are from a book entitled "THE HUMAN ZOO" the world-known ethologist, DESMOND MORRIS (Book published by CLARK IRWIN & Co.)

Perhaps it over-simplifies MORRIS' thesis to say that he is a Darwinian in that he believes that living things, including man, have become physically and emotionally attuned to their environments by a process of natural selection over millions of years.

When the environment changes suddenly (say in a few thousand years or less) natural selection can not bring about a comparable adjustment in the organism in such a short time. The results are often physical hardship to the point of extinction, e.g. the dinosaur, or great emotional hardship involving destructive neuroses and psychoses.

He specifically pinpoints the concrete high-rise as environment out of keeping with the needs of the human species, in terms of the environment that he had adjusted to by natural selection. Most behavioural scientists agree with MORRIS. There is certainly evidence gathered in the United States which establishes that crime and anti-social behaviour are directly proportional to crowded urban situations and inversely proportional the amount of grass, trees and open spaces available within sight. Perhaps the relatively low crime and divorce rate in the city of Toronto may be related in part to the fact that it had for decades the highest percentage of single family homes per capita of any large city in the world.

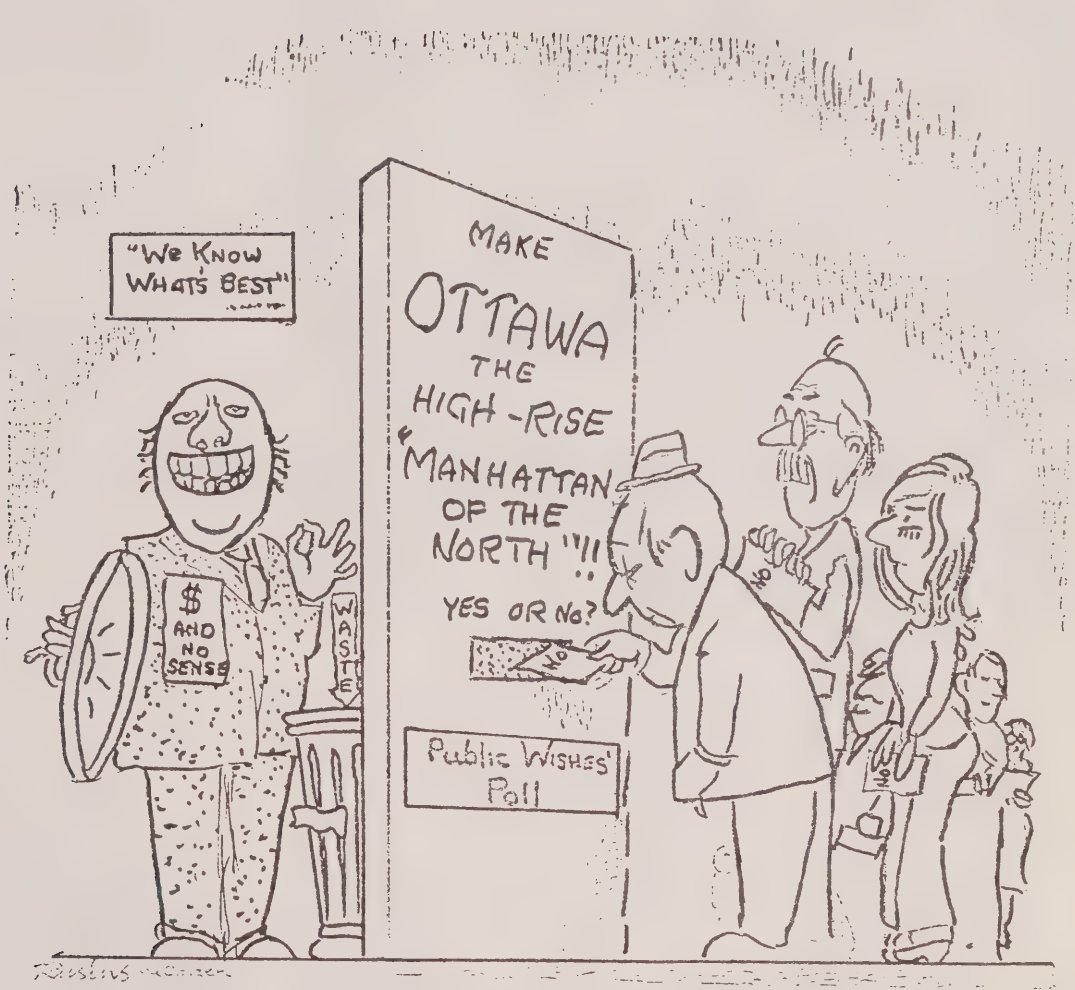
There is now a wealth of information available on the unsuitability of the high-density, high-rise as a solution of human living environment. Crime, violence, vandalism, truancy, in fact every type of emotional disturbance have been the result in the Cabrini-Green project in Chicago, Columbia Point in Boston, Stella Wright in Newark, Pruitt-Igoe in St Louis

"Any fool can learn from his own mistakes but it takes a wise man to profit from the mistakes of others!"

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

2

3



Participatory Democracy

With apologies to
Rusins and the
Citizens!

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario



The changing skyline of Paris

LA DEFENSE COMPLEX OF SKYSCRAPERS ALTERS VIEW FAMILIAR TO TOURISTS

4

The 'destruction' of Paris

Bulldozers accomplish what Hitler couldn't

"OTTAWA"
"MONTREAL"
OF THE
NORTH?
OR
- ON -
- THE -
OTTAWA?"

PARIS — Is Paris, the great city of light, becoming Paris incorporated, a kind of Manhattan-on-the-Seine? What has happened to the European capital that Hemingway immortalized by calling "a moveable feast?"

Some lovers of Paris feel that the city has succumbed to an American nightmare by allowing its face to be changed by a concrete and glass jungle and towering skyscrapers rising up just about everywhere, along the Seine, at Montparnasse, and west of the Champs Elysees.

The world's most breathtaking vista, from the Louvre to the Arc de Triomphe, has been ruined by unwelcome invaders.

One distinguished American newspaper has gone as far as to say that the destruction of Paris — which Hitler ordered in 1944 but which his generals refused to execute — is in the process of being carried out by politicians and French technicians with the complicity of real estate promoters.

Things are not that bad, really, but there's no denying that Paris as most people like to think of it has paid a very heavy price for progress.

What you see going on around you in Paris is a reflection of the new dynamism of the French economy. Paris is taking on its face of the year 2,000 and it is not always a very pleasant spectacle.

The trees have vanished from the Square des Innocents, fallen victim of the Halles redevelopment scheme. A year ago, two Merovingian sarcophagi were discovered in the neighborhood and likely more discoveries will be made in what was one of Paris' biggest cemeteries.

To the west of the Arc de Triomphe you have more graphic reminders of the 20th century. At the Porte Maillot, a convention centre with one of the world's biggest auditoriums recently opened for business.

Further away, at La Defense, there is Europe's largest skyscraper complex, which you can see perfectly by just standing under the Arc de Triomphe. From the opera or the Etoile, it can be reached by taking the regional express Metro, deep under the city and a modern engineering feat.

Ironically enough, what many regard as the city's most beautiful tower building, La Tour Montparnasse, has sparked the most impassioned controversy. It was erected in a Left Bank district that was still frequented by artists and intellectuals. Now a new category of "parnassiens" is taking over: young blades more familiar with marketing than with Marx, slim girls who have never heard of surrealism but who know all about the latest fashion craze.

The hiatus between the two worlds is total. One of them will, obviously, not survive, as the area is invaded by a proliferation of cinemas,

snack-cafes, pubs a la française, shopping centres and, soon, a Sheraton hotel.

Some of the old residents living under the shadow cast by the 58-storey building pretend to ignore its intrusion.

Others, like Romain Bouteille, have abandoned their cafes at Montparnasse to start all over again in areas of Les Halles left alone by the demolition men.

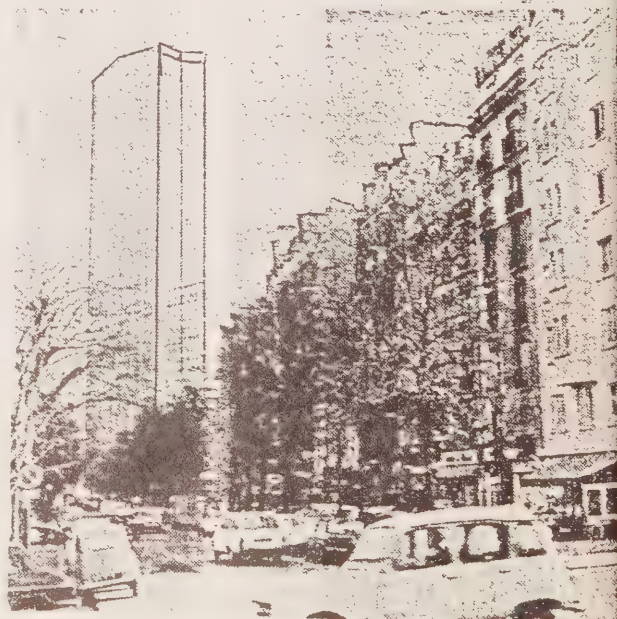
It's so very very sad!

Without the guiding wisdom of a Hausman or a Gréber, both PARIS & OTTAWA are in a mad lemming-like rush to destroy their historic quality and beauty. Control has been lost to the greed of developers. Unable to learn from the frightening American experiences, both cities are allowing the crowded American-like "Human Zoos" in whose unnatural environments neuroses will reign supreme!!!

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

Thursday, May 2, 1974

The Ottawa Journal



A sore point on the Left Bank
LA TOUR MONTPARNASSE, AN INTRUSION

Peace Tower in jeopardy

Concrete shadows threaten to blot out view

5

By RICHARD JACKSON
Parliamentary Staff

It's a big thing with New Democratic House Leader Stanley Knowles that from his second-floor bedroom in the home in which he boards out in Parkwood Hills he still enjoys — through a tiny gap in the Capital's ever-thickening wall of mid-town high-rise towers — a free and clear view of Parliament's Peace Tower.

It's such a big thing with this veteran of the Commons that he looks out of that window twice a day — once on rising in the morning and again before retiring at night — to make sure that some developer hasn't started running up still another high-rise, this one to block out the exclusive view of Parliament Hill he so treasures.

"I know," says Knowles, "that one of these days, a construction crew is going to wipe it out."

"But meanwhile, I can glory in it, as a sight, few, if any people are privileged to see from a bedroom so far removed from the Hill. It's a reassuring, comforting sight to be able to see the tower, a sort of symbol of serenity, of stability."

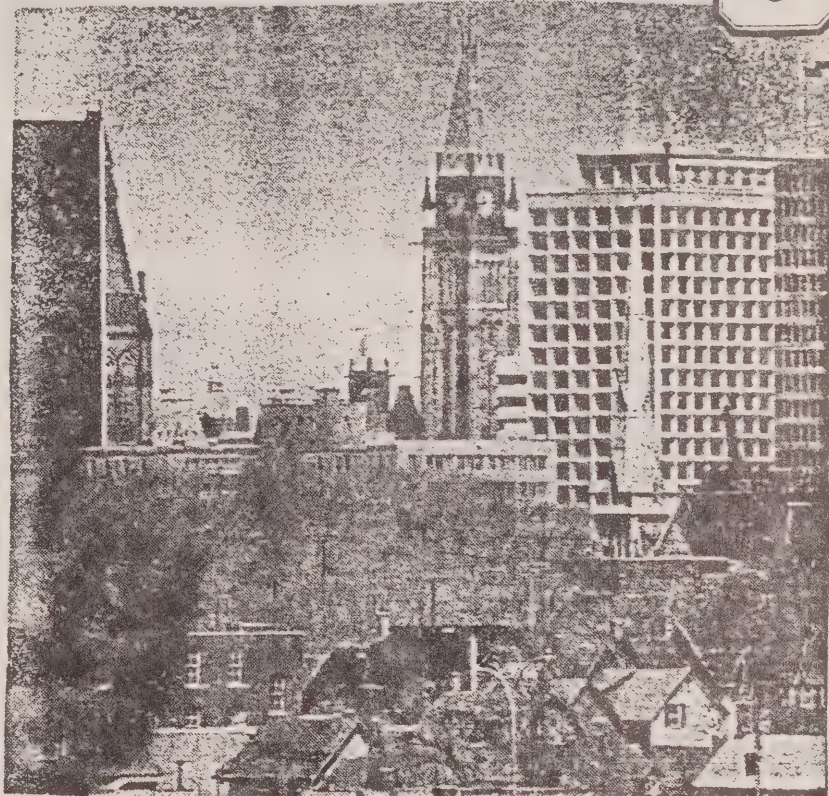
If and when his private view is blotted out by some builder — and he fears it could happen any day — he can always get another look-from-afar at the Peace Tower by slipping over from Parkwood Hills to the Experimental Farm.

From a point on the promenade of the cafeteria of the Sir John Carling Building, through a narrow gap in the wall of high-rise towers, he will be able to see the Peace Tower, unobstructed almost from its waist to its flag.

There it stands, sharp and clear between the buildings of Place de Ville, the Congill Building and The Journal towers.

From the south, at that distance — some two to three miles — it's the only view in town like it.

But getting such a photo isn't as easy as clicking the shutter of a telephoto camera.



Take a quick look — It may be gone tomorrow

Here, from the promenade around the cafeteria of the Sir John Carling Building on the Central Experimental Farm, is one of the very few—there may be one or two others—views of the Peace Tower from the south.

From almost any other point, the Tower is hidden behind the ever-rising picket fence of mid-town high-rise towers. (CP-Staff Photo by Robert Cooper)

There could be the complication of the zealous desk attendant in the rotunda of the Sir John Carling Building. He requires an ID card.

Who knows, he may be guarding some of Agriculture Minister Eugene Whelan's deepest secrets about the ever-rising cost of food.

Comments:

What is the matter with our municipal, provincial, and federal representatives? Why are they all apparently allowing the vigorous money-making developers to create a "Manhattan of the North" to replace our city, which has been admired by its visitors for almost a century for its tree-lined, grass-lawned streets, parks, and driveways, and its

inspiring buildings. The developers have been allowed to ruin the character of the city. OTTAWA no longer is OTTAWA!

"Crowded and Ugly without grass, trees, or vista - a virtual Manhattan"

6



Monday, June 3, 1974

The Ottawa Journal

Look at what a combination of developers' greed and an incompetent government has done to our once beautiful city. Stodiously following Parkinson the government has hired 100,000 extra public servants in 5 years. They will produce nothing but paper and words. Developers built most of these buildings on the strength of long-term leases to the government at \$24,000,000 p.a.

TIME, APRIL 15, 1974

Growth by Destruction

7

As a kind of Cecil B. DeMille among mayors, Montreal's Jean Drapeau has treated the city, in the last 13 years, to an unending stream of urban spectacles: the \$213 million subway system, Expo 67, the Expos baseball club, and—coming soon—the 1976 summer Olympics. Now, the mayor has taken to proclaiming that Montreal is destined to become "the first city of the 21st century"—a prediction that borrows at least some credence from the astonishing construction boom that has overtaken the city in the past year. Yet the sudden surge in growth could turn out to be a highly doubtful blessing. There is alarming evidence that in permitting a nearly unfettered style of development, city hall is willing to see the widespread and irreparable destruction of Montreal's downtown neighborhoods and its distinctive architectural heritage.

The city's explosive new growth partly reflects a rebirth of economic confidence following Montreal's post-Expo slump, and owes much to Quebec's current political tranquillity. So far, the Drapeau administration has shown no sign of emulating the preservationist, slow-growth policies that pervade the current Toronto city council. Instead, Montreal throughout the winter has reverberated to the tattoo of jackhammers and the crump of dynamite blasts. According to city hall, the spate of new hotels, office towers and residential high-rises launched in 1973 was worth \$180.4 million, nearly twice the figure for the previous year. Since builders habitually undervalue their properties for tax purposes, the real figure is probably higher—in the region of \$600 million—and there is no sign of the boom abating in 1974.

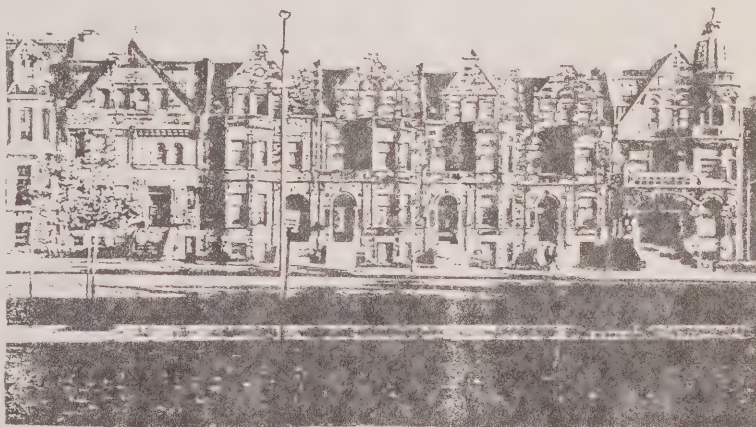
New Environment. Construction already under way or planned in the near future is dramatically altering the face of Montreal. One huge new office and shopping complex is under construction and another planned north of Ste. Catherine St. in the city's core. To the east, work has begun on Place Desjardins, a \$100 million complex of office towers and a central square covered by an all-weather plastic dome on the edge of Chinatown. Ultimately, many of the new buildings will be linked to the city's growing underground network of shops, restaurants and services radiating from the eleven-year-old Place Ville Marie. Says Town Planner Vincent Ponte of the suburb: "This is our answer to congestion, our answer to the weather and our answer to creating a new environment in the 21st century."

Above ground, the future is darker. Already, the new wave of building has taken a heavy toll. Open space in Montreal is rapidly contracting. Rows of the city's Victorian gray stone houses have been destroyed, entire neighborhoods wiped out and a growing list of religious, historical and architectural treasures obliterated by the wrecker's ball. Last summer, the 84-year-old mansion

once owned by CPR Master Builder Sir William Cornelius Van Horne was torn down in the face of anguished protests. Among other recent casualties to high-rise progress: Ste. Catherine Street's ornate, 52-year-old Capitol Theater, the quietly distinguished Killam house on Sherbrooke St., the Balmoral Hotel on Notre-Dame St., and half a dozen architecturally valuable churches. When St. Jacques Church was demolished last month, the steeple and one transept were preserved for incorporation into the new University of Quebec campus; but a basement chapel by the highly regarded 19th century Architect Victor Bourgeois was destroyed.

forest that has taken a long time to grow. Now it is being cut down and there is no reforestation program."

"Serious Tragedy." Even outsiders are alarmed. Toronto Architect Jack Diamond considers the destruction of Montreal's older buildings "a really serious tragedy. Imagine what coming generations will say." At the community level, protesting groups recently helped save the sprawling Shaughnessy mansion from demolition, stalled the destruction of CP's handsome Windsor Station and are fighting plans for two massive towers that would overshadow the east end's gracious St. Louis Square. So far, too, a conservationist group has held up development of a verdant 46-



VICTORIAN ROW HOUSES ALONG MONTREAL'S DORCHESTER BOULEVARD.



AFTER DEMOLITION IN CURRENT DOWNTOWN BUILDING BOOM

Increasingly the destruction—and the rising forest of high-rises—is being met by a mounting wave of protest on the part of individuals, organizations and neighborhood groups. Once-stately Sherbrooke St., complains David Carter, director of Montreal's Museum of Fine Arts, "is being turned into a high-rise canyon where the sun never penetrates." Says Professor Melvin Charney of the University of Montreal's school of architecture: "Montreal is like a

acre Sulpician property on Sherbrooke St., an anachronistic oasis of calm in a concrete city.

While public consciousness of what is happening to Montreal has been rising, organized opposition remains far behind a city like Toronto.

"There is no real democracy here," says Michel Chevalier, professor of urban planning at the University of Montreal. "The attitude is: We know best." Typically

TIME, APRIL 15, 1974

Fall start for Canada Centre construction

By Gordon Legge

Citizen business writer

Construction of the first of three stages of the \$50-million Canada Centre development is to begin Sept. 1, it was announced Monday.

The massive downtown project will include a 451-room Four Seasons Hotel, Eaton's department store, Holt-Renfrew store, 10-storey office tower, 15-storey, 336-unit apartment building and over 100 retail shops.

Details were released at an afternoon news conference by the developer, Capital Centre Holdings Ltd., a division of City Parking Holdings Ltd., of Toronto.

Speaking at the news conference, Mayor Pierre Benoit lauded the developers' commitment to downtown Ottawa, saying it would do much to revitalize the city's core.

Located one block south of Parliament Hill, the project will cover almost half the block bounded by Sparks, Queen, O'Connor and Metcalfe streets, and all of the block bounded by Queen, Albert, O'Connor and Metcalfe streets.

A two-storey elevated walkway over Queen Street will connect the parts of the development.

Hotel first

Construction will start with the 16-storey Four Seasons Hotel along O'Connor between Albert and Queen streets. The hotel will sit atop a four-storey retail shopping complex.

The diamond-shaped hotel will feature an eight-sided enclosed courtyard, 120 by 120 feet, running down the middle of the hotel.

From the internal corridors, guests will be able to look down on the activities in the hotel's lobby, dining room, and lobby lounge below. A honey-comb sky-

light at the top will light the open lobby.

There will be 415 rooms plus 36 pool-side cabana units bordering the enclosed courtyard.

Two months later, on Nov. 1, work will begin across the street on the 10-storey, 210,000-square-foot office building rising above a three-storey Holt-Renfrew department store.

The store will be set diagonally on the Sparks, O'Connor, Queen Street site.

No office tenants have been announced but the developers said Monday they would probably come from the private sector

rather than the federal government.

Final stage

The final stage is expected to begin April 1, 1975, with the construction of a 15-storey Y-shaped apartment building over the three-storey 150,000 square foot Eaton's department store.

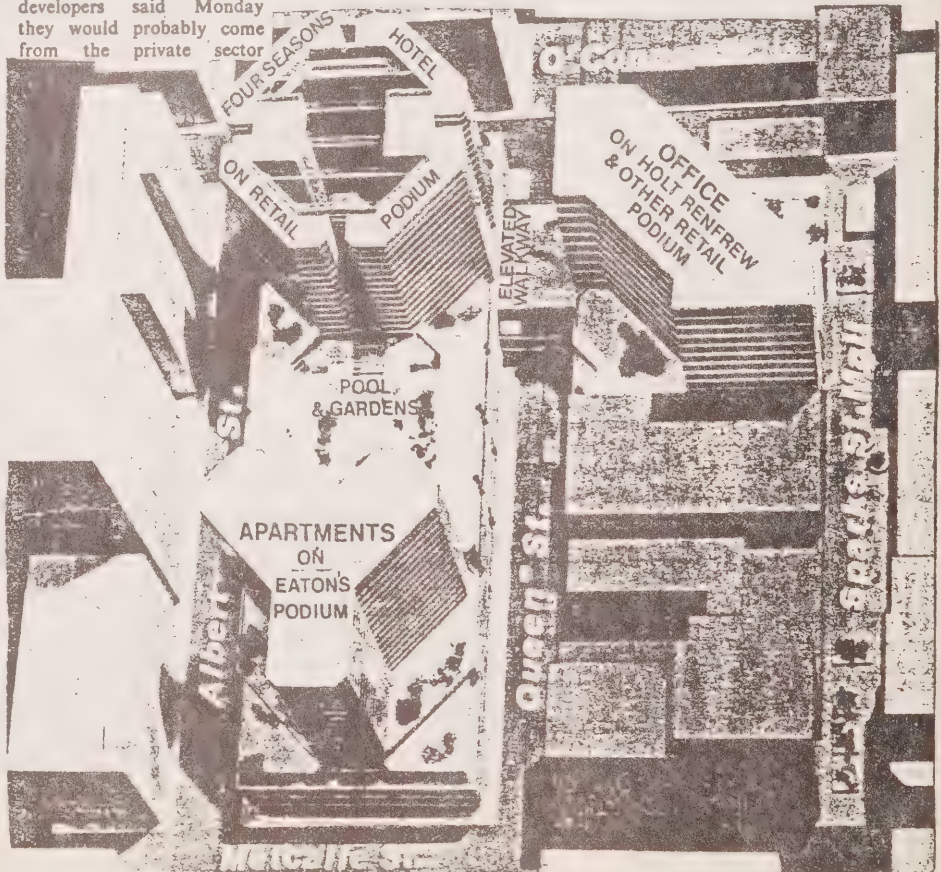
The apartment tower will contain 336 bachelor, one and two-bedroom units.

A roof-top swimming pool and gardens will nestle between the bottom floors of the hotel and apartment towers.

In addition, the developers are studying the feasibility of constructing a linking mall with the Simpsons store on Sparks Street.

The Queen Street walkway, joining the hotel and office tower, will include a number of retail shops as well. Provision has also been made for walkways over other surrounding streets to link future developments, separating pedestrian traffic from motor vehicle traffic.

All portions of the project are to be completed between October and December, 1976.



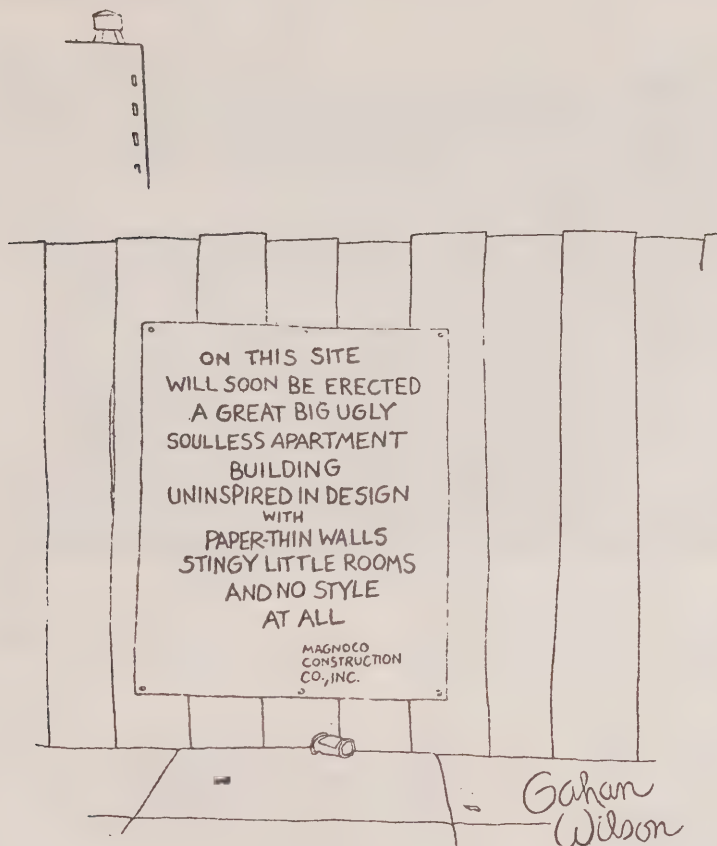
A roof-top view of how Canada Centre is expected to shape up

Perhaps I am stupid, senile, and prejudiced, but I find almost everything about this countersunk cage repulsive. Crowded, no landscape, no view only The Citizen, Ottawa, Tuesday, May 14, 1974, concrete!

*
MANHATTAN
OF THE
NORTH!
HERE
IT
COMES!

OTTAWA - " THE MANHATTAN OF THE NORTH? "

9



245

PLAYBOY

vol. 21, no. 4—april, 1974

It is a matter of opinion whether the automobile or the highrise has done more to destroy the quality of life in our large cities. It is perhaps a great tragedy that concrete has such great strength in compression. It is so strong in compression that one can build a 1,000 feet high building on a concrete base and the base will not fail in compression! With lot prices so high there is great incentive to build as many stories as possible on one lot thus reducing the land cost per unit. Combined with this, reinforced construction requires very little hand work, since once the forms are made they may be moved from floor to floor. One of the worse characteristics

Residents win court battle

MONTREAL (CP) — The Quebec Appeal Court Tuesday upheld a Superior Court judgment in favor of five residents of suburban Beaconsfield blocking the erection of a six-storey, 200-unit apartment building in the municipality. John Ciaccia, one of the five residents and a Liberal member of the Quebec national assembly for Montreal Mount Royal, said the unanimous ruling by the three-judge panel "recognizes the quality of life that citizens have the right to expect within their communities."

of our free enterprise system is that the motivation is the fast buck and not the present or future welfare of the people at large. One should read Desmond Morris' book "The Human Zoo" and keep abreast of the crime and neuroses that plague the "Manhattans".

The life history of subdivisions is thus:-

1. Single homes built on every second lot.
2. When sold, homes are built on lots between
3. When sold, row houses are built.
4. When sold, highrises are built. but
5. A Warehouse is built!!!!!!

Wednesday, March 27, 1974

The Ottawa Journal

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

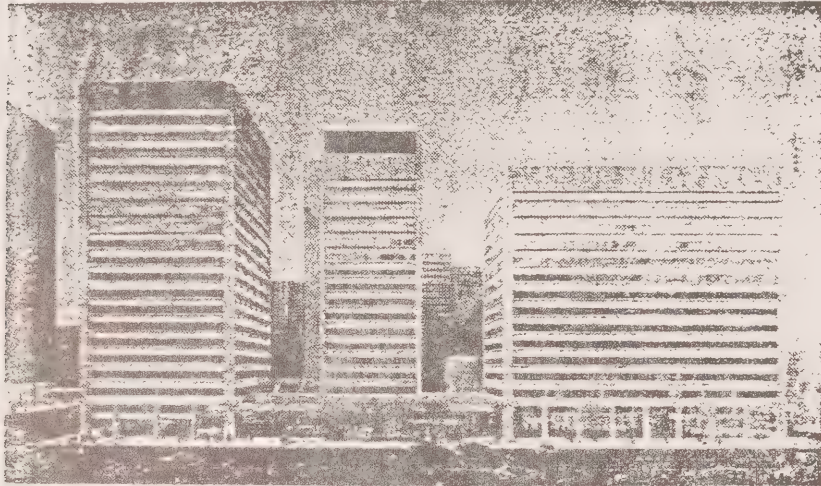
AREN'T THE BUILDINGS BELOW BEAUTIFUL? AREN'T THEY INSPIRING?
HOW MANY TOURISTS WILL RUSH TO SEE THEM? HOW HAPPY WILL THE
LUCKY (?) PEOPLE BE WHO

Tuesday, September 18, 1973

The Ottawa Journal

WILL GO
IN AND
OUT OF
THESE
"HUMAN
FILING
CABINETS"?

10



PROPOSED DOWNTOWN DEVELOPMENT

This \$30 million office building complex should be on its way to completion by this time next year. The development will be at Queen, Kent and Albert Streets and will consist of three office buildings with ancillary shopping facilities. Construction is to start this fall.

3 towers on Albert St.

First-phase construction for a \$30-million office complex for the Queen-Kent-Albert block will begin in November, Cadillac Development Corp. Ltd. announces.

The block takes in the old Voyageur Colonial site, the Keyes Supply Co. and Otis Elevator buildings. These have already been purchased by the development company.

John Daniels, Cadillac vice-president, said negotiations for the Belle Claire Hotel are in the final stages.

Cadillac plans to build three towers of 14, 16 and 18 storeys with a total floor space of more than one million square feet of office and retail space.

The three towers will be linked by a two-storey, glassed-in winter garden, including trees and landscaped open space. Plans also call for parking for 380 cars, and ancillary shopping facilities.

"ANY FOOL CAN LEARN FROM HIS OWN MISTAKES, BUT IT TAKES A WISE MAN TO PROFIT FROM THE MISTAKES OF OTHERS "

MANY BUSINESS MEN AND COMPANIES ARE PROFITING FROM THE MISTAKES OF THE CITY PLANNERS (In \$\$\$ & \$\$\$)

BUT OUR CITIES ARE NOT LEARNING FROM THE TERRIBLE CONDITIONS THAT HAVE RESULTED IN THE U.S. FROM THE INHUMAN ENVIRONMENT GENERATED BY STREET-TO-STREET HIGH-RISES and CONCRETE. FORTUNATELY, MOST CANADIANS ARE NOT ILLITERATE. SOME OF THEM MIGHT JUST AS WELL BE ILLITERATE FOR THEY DON'T READ!!!

IF PEOPLE KNEW THE STORY OF THE CABRINI-GREEN PROJECT IN CHICAGO, THE COLUMBUS POINT PROJECT IN BOSTON, THE STELLA WRIGHT PROJECT IN NEWARK, AND THE FRUITT-IGOE PROJECT IN ST LOUIS; IF THEY HAD READ DESMOND MORRIS' BOOK "THE HUMAN ZOO" - - - THEY WOULD NEVER HAVE ALLOWED OTTAWA TO BECOME "THE MANHATTAN OF THE NORTH" (Unless, of course, they could make some "fast bucks" from the metamorphosis!!!!)

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

S
O
T
T
A
W
A

T
O

B
E
C
O
M
E

T
H
E

M
A
N
H
A
T
T
A
N

O
F

T
H
E

N
O
R
T
H
?

Saturday, March 16, 1974

The Ottawa Journal

Toronto architects planning 23-storey apartment here

Toronto architects Ryan and Lee are preparing plans for a \$3.2 million apartment on an Ottawa site not yet chosen. It would have 23 storeys and 240 units.

Mastercraft is starting on two apartments of 12 storeys and 168 units.

Douglas MacDonald Homes are starting work on a \$2.2-million apartment project at 23 Richmond Rd.

George Cooper is putting up two townhouses valued at \$200,000 on Penny Drive.

The CSSB is planning to build a \$350,000 senior elementary school on Blair Road.

Dibble Construction was low bidder on two Ontario Transport Department road projects.

Admiral Engineering has been awarded a \$234,000 contract by Crush International Ltd., Scarborough, for a warehouse addition at 869 Belfast Rd.

G. J. Simpson Construction is starting work on four residences valued at \$45,000 each on Weatherwood Crescent.

P. E. Brule Construction has been awarded a \$1.3-million contract for an administration building.

Art Brennan Excavation has been awarded a \$24,309

contract for a storm sewer at Alta Vista Drive and Heath Street from Norwood Avenue; C. M. Hansen Construction has been awarded a \$53,200 city contract for a storm sewer.

Fedex, Ltd. was low bidder to the Ottawa Regional Community for a \$399,452 contract for sanitary sewer work in Hull.

Hull Glasss, Ltd., at \$780,000 was low bidder to the public works department on a contract for aluminum windows and glass at the Urban Affairs Building.

Admiral Leaseholds are starting on a \$726,000 warehouse at 2240 Gladwin Crescent.

Clarence Creek Home for the Elderly is having plans prepared for a \$1.4-million home at Clarence Creek.

Carland Lodge Home, Almonte, is having plans prepared for a \$1.3-million home adjacent to the Almonte General Hospital.

The Kingston Royal Canadian Legion is planning an \$800,000 club at Ontario and Clarence Streets, Kingston.

Cataraqai Golf and Country Club, Kingston, has started on a \$600,000 club addition and curling rink alterations on King Street West, Kingston.

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

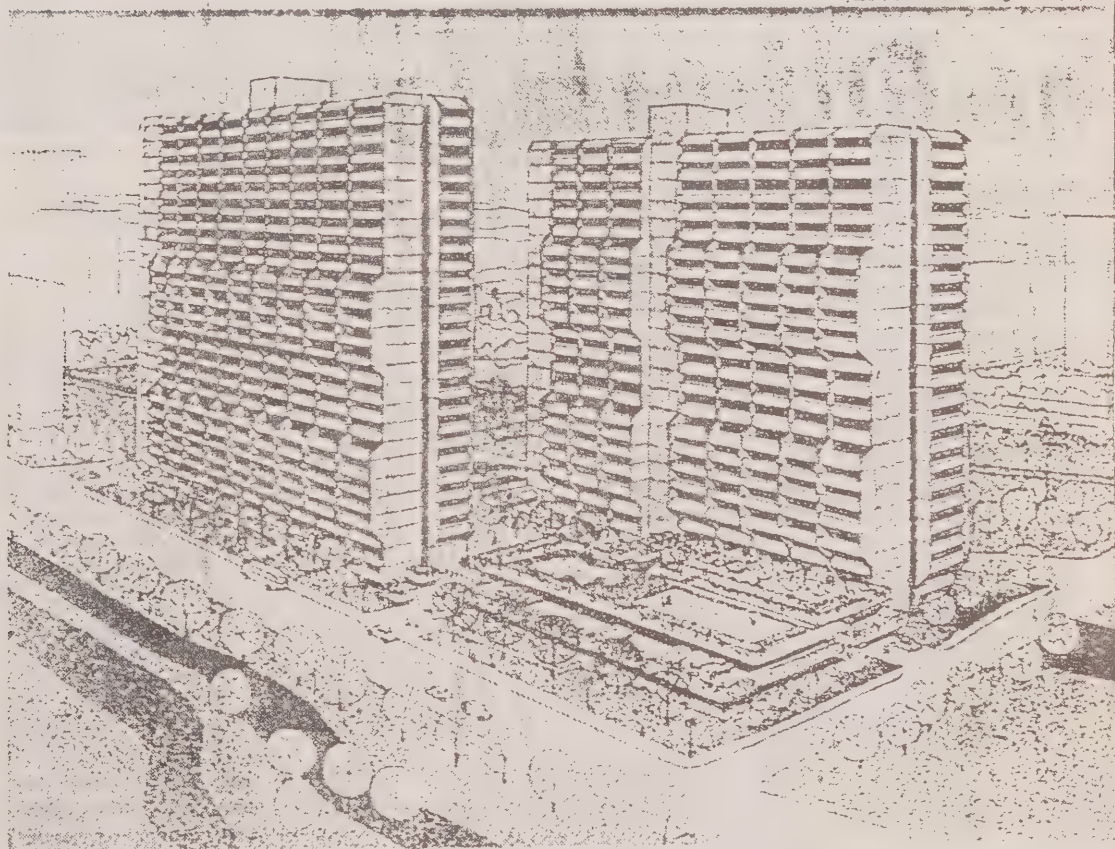
OTTAWA . "MANHATTAN OF THE NORTH"

Saturday, March 16, 1974

ITS CENTRE CORE TO BE A TYPICAL DESMOND MORRIS "HUMAN ZOO"

The Ottawa Journal

WITH HUNDREDS OF THOUSANDS SQUEEZED IN



CENTRE TOWN COMPLEX

A \$7.7-million twin-tower apartment complex will soon start to rise on the block bounded by Laurier Avenue, Gloucester, Percy and Bay Streets. The buildings,

largest apartment development ever undertaken in the city, will house 613 luxury suites. (CP-Staff Photo)

The Ugly Rush to Make Money Simply Turns the Core of Our City into a Crowded Human Zoo as Described by Desmond Morris.

12

Centre Town project

\$25 million complex unveiled

By RICK LYONS
Journal Reporter

Development plans were released today for construction of a massive \$25 million Centre Town commercial-residential complex.

The project to be built by Byward Holdings Ltd. is to be located on city-owned property under a long-term lease arrangement.

It will cover almost the entire block bounded by Bank, Slater, O'Connor and Laurier when completed in the next three years.

City officials, today expressed

enthusiasm over the development contending the project will play a significant role in city efforts to revitalize the heart of the Centre Town business and residential core.

Picture on Page 2

ize the heart of the Centre Town business and residential core.

The Slater-Laurier scheme will include a two-storey commercial podium that will extend between the two major downtown streets.

Beneath the podium will be a four-floor, 800-space underground parking garage.

something merchants have been long wanting.

Atop the commercial platform will rise a 22-storey office tower that will face Laurier Avenue.

It will be flanked by a three-tier luxury apartment building facing Slater Street that will rise to a maximum of 14 storeys.

The roof of the podium will be devoted to a large landscaped open area for residents, visitors and workers in the downtown area. Also in this area will be a swimming pool for those living in the

apartment building.

An internal mall will connect the three commercial-office-residential development components.

An all-weather "sky-pass" across Laurier Avenue will connect the Slater-Laurier development with the twin-tower Olympia-York project now going up on the south side of Laurier.

Officials of Ron Engineering and Construction Ltd., project managers for the development, anticipate a construction start will be made by September.

Thursday, May 30, 1974

The Ottawa Journal

Another massive tower revealed

Plans for a new \$30 million downtown office and hotel project flanking the Place de Ville development were revealed today.

The complex being proposed by the Toronto firms of Rockford Development Ltd. and Pic Realty Ltd., will encompass the entire block bounded by Kent, Albert, Slater and Lyon streets.

The development will include a 26-storey office tower facing Lyon, a 22-storey hotel fronting on Slater and complete renovation of the existing Kent-Albert building now being leased by the federal government.

Announcement of the project

falls on the heels of yesterday's unveiling of plans for a nearby \$25-million office-residential-commercial development on the city-owned Slater-Laurier property east on Bank Street.

The Rockford-Pic project will see the hotel and office structure connected by a one-storey podium with numerous street-level shops. The expansive podium roof is to be landscaped.

An underground link with the dual Place de Ville projects including the Skyline Hotel and below-street-level malls is also being considered.

Monday, June 17, 1974

The Ottawa Journal

\$30-million hotel, office complex

Tower to pierce height ceiling

The city's committee of adjustment has cleared the way for development of a \$30-million hotel-and-office complex that is to cover most of the block bounded by Kent, Albert, Slater and Lyon Streets.

The committee supported an application from Rockford Developments Ltd. and Pic Realty Ltd. of Toronto for minor variances that will allow the dual tower project to shatter the city's building-height regulations.

The committee agreed that the proposed height was in general conformity with the building height guidelines revised last year.

According to plans, the office tower is to rise 337 feet or 26 stories, which is 92 feet more than allowed by the city regulations. The hotel is to climb 22 stories, 22 feet higher than permitted.

The buildings are to be connected by a ground floor mall with numerous street level shops. The rooftop of the mall is to be landscaped.

Friday, May 31, 1974

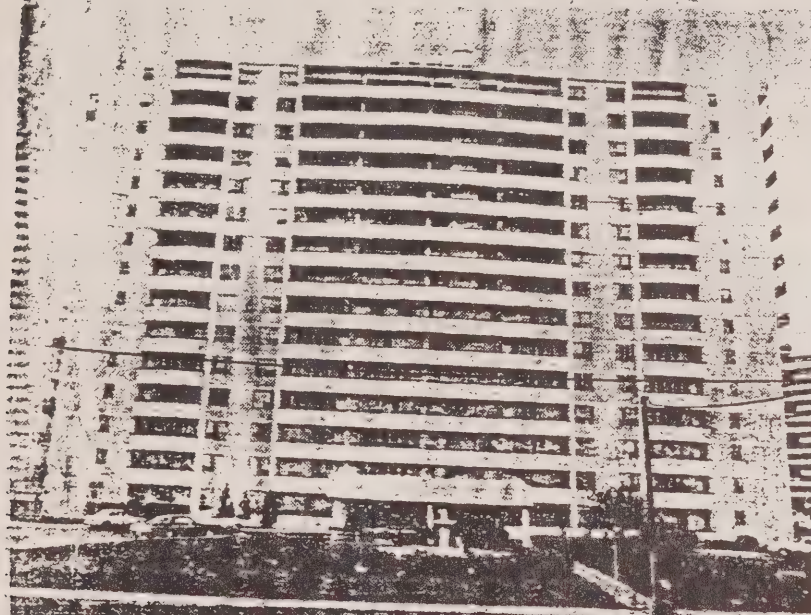
The Ottawa Journal

Protest . They die is cast. We are creating a Manhattan, the symbol of a garish life style completely incompatible with the higher aspirations of humanity.

Good rules and regulations are set aside to accomodate the Developers.

Why? I suppose that it is useless to

Declaring war on vandalism in a once-orderly high-rise



There have been five fires in past year in 15-story Willowdale apartment building. —Globe and Mail, Tiber Kelley.

By JOAN HOLLOBON
and JOHN MARSHALL

Owners of a Willowdale apartment building, the Golden Olympus, have sent a tough letter to tenants threatening to prosecute anyone "who breathes the wrong way."

The letter to residents "of the 15-story building, at 8 Godstone Rd., complains of arson, vandalism, dirt from dogs— forbidden by leases—and verbal abuse of the superintendent by young children.

The letter, signed by Fred Adler, the property manager, said, "We hope you can detect the anger that the management is now feeling regarding the living conditions at 8 Godstone Rd. that you, the tenants, must live under and that we must work with. If we find it necessary to evict every tenant in the building to maintain control of a proper tenancy and make 8 Godstone Rd. a decent building to live in, we shall do it."

Mr. Adler said yesterday that the letter of April 4 has had one good effect:

"It's brought several tenants to me who want to form a committee to sit down and

iron out the problems... who are prepared to help police the building," he said.

The letter said that a fire in the building April 3 "was set deliberately and maliciously, as have the last five fires been deliberate."

Mr. Adler said one of the five fires during the past 12 months caused \$18,000 damage. He said the management worked with police, the fire department and the youth bureau, but could prove nothing. However, "we think we got the people we believe may have been responsible out of the building."

The letter over his signature said that as of April 3 security guards on 24-hour duty at the building had orders to hold for police questioning any children or adults found on a floor other than the one on which they live or are visiting.

Mr. Adler's letter also reiterated his previous order to tenants to get rid of their dogs or give the company 60 days' notice of leaving.

He said yesterday that six tenants have given notice rather than get rid of their animals. He said leases forbid dogs, but if there is no problem, the company does not make a fuss about animals.

The manager attributed problems in the building mainly to parents' lack of control over children aged between 9 and 13. Parents often do not know what the children do outside their own apartments and some have been shocked when incidents have been brought to their attention.

Mr. Adler said the 8-year-old building, with an outdoor swimming pool, has apartments ranging in rent between \$170 a month for a one-bedroom and \$250 for a three-bedroom. He estimated the salary range of tenants at \$12,000 to \$16,000.

Mr. Adler said Falco Property Management is a subsidiary of W. A. Construction Co. Ltd., which owns a number of buildings. He said the company is proud of its buildings, which "are kept in top condition and super-clean... we're not slum landlords and we want to maintain the buildings in good condition for the sake of the good tenants."

The situation has become worse in the past six months, with difficulty in keeping good staff. In 1973 the company spent \$1,100 on repairing wall-paper alone. Fixtures have

been stolen; and smashed, stairwells used as garbage dumps and plaster broken.

Mr. Adler said the company has just finished an \$1,800 paint job on the stairwells only to have five holes kicked into the plaster. He said he has cancelled an order for repainting the entire building and laying new broadloom until the situation is brought under control.

George and Adele Jack, superintendents who took over just six weeks ago, told their side of the story.

Someone defecates at night in elevators or incinerator rooms, Mr. Jack said with disgust. "It's revolting being called at 10 o'clock at night to clean out a place that's been used as a washroom."

An electrician who comes to the building, he said, refuses to work unless Mr. Jack is nearby. He's afraid of a young teen-age girl who, according to the Jacks, has propositioned all the servicemen.

"And there are tenants who have seen kids ripping wallpaper or scribbling on walls but who will not name the kids. Complacency," Mr. Jack said.

His wife added: "I don't want to get involved. That's their attitude."

The superintendents replace an average of 15 bulbs a week in fancy wall sockets—a kind of bulb that won't fit in normal ones.

Hose nozzles disappear regularly and fire extinguishers have been stolen.

Recently, 43 phones were knocked out by vandalism in a Bell Telephone junction room. The sauna is no longer in use since, during a party, the benches were torn out.

Decorative shelves and lights are missing from every floor, and outside, other light standards have been shattered and planter bricks thrown down fire exits. There is further evidence of vandalism around a decorative fountain.

"The other day I caught a man throwing three bags of garbage off an eighth-floor balcony. He wasn't drunk, but then he wasn't normal either," Mr. Jack said.

A week ago, he said, he pulled 15 Christmas trees out of fire exits where they were jammed up against doors.

Tenants can no longer get into the rooms containing their lockers without having Mr. Jack unlock the main door. He showed remains of a fire in one and shattered locker doors in another.

And he also pointed to some mixed items owned by a tenant. Among the goods was one of the hallway decorative shelves, a light bracket and an "exit" sign.

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

How

much

evidence

do

we

need

in

OTTAWA

to

conclude

that

Centre

Town

should

have

grass

and

trees

and

not

hundreds

of

six

or

eleven

storey

apartments

???

(continued)

^{continued.} Superintendent blames vandals, uncontrolled children for damage to apartment building

It is not just new families moving in who are causing the trouble, Mr. Jack said. In some cases it is the children of long-time tenants, children who are growing up, becoming trouble makers and using drugs.

He displayed a hashish pipe he found in one of the stairways.

Mrs. Jack conceded the Adler letter was toughly worded. But she said she had worked in other family apartments and had never seen one like the Golden Olympus.

The toughest line in the letter was, "Any tenant who breathes the wrong way will be prosecuted by this company."

Mr. Adler was asked about this statement of the extreme. "I mean everything I wrote in that letter. Everything. If I had my way I'd take that building and..." he paused, then added, "no, I better not say."

Would he clear everyone out, good and bad, and start over?

"That's right. I'd clean out the building and start all over."

Mr. Adler said that since the letter was sent he has received calls from lawyers of some tenants who objected to the letter. However, after a few minutes' discussion they have fully understood the company's position, he said.

Mr. and Mrs. Frank Hutson moved into the building when it opened eight years ago. They are not renewing their

lease after the end of May.

"We've had no problem until last year," Mr. Hutson said.

He and his wife believe prospective tenants are not screened as closely as they once were and that undesirable people have been allowed in.

At the same time, they say, since a well-respected superintendent, Garry Coburn, left the job last summer, there has been such a turnover of management people that the building has not been looked after properly.

"Ninety per cent of the tenants are dry-cleaning customers of mine and I hear their complaints," Mr. Hutson said.

A resident of four years who is also moving out, Mrs. Marjorie Fisher, said, "For a while the superintendents weren't doing a thing."

But she said she was glad there were security guards around because of the children in some families. "Some are very destructive."

But every tenant who complained about management and upkeep, including one who said the owners used to check personally, also complained about trouble-making neighbors and said they were a problem for the superintendents.

14



Falco Property Management

1183 FINCH AVENUE WEST / DOWNSVIEW, ONTARIO M3J 2G2 / PHONE 633-9311
April 4, 1974.

TO ALL TENANTS

Re: 8 Godstone Road, Willowdale, Ont.

As most of you are aware, at approximately 6 P.M. on Wednesday, the 3rd of April, 1974, a fire occurred in the building. This fire was set deliberately and maliciously, as have the last five fires been deliberate.

As of April 3, 1974, 8 Godstone Road, is now under twenty-four (24) hour security guard control. These security guards have full authority to stop anybody on the premises and ask for identification.

PLEASE NOTE: Any tenant, adult or child, or outside visitor, who is apprehended on a floor other than the one on which they live or are visiting will be held and turned over to the police for questioning.

PLEASE NOTE: Any tenant, adult or child, who does not cooperate when asked for identification will be held and turned over to the Police Department.

PLEASE NOTE: Any tenant who breathes the wrong way will be prosecuted by this Company.

part of letter management sent to tenants.



Nozzle has disappeared from fire hose

Comments: /

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

From all over the continent, in fact from all over the world comes evidence that the multiple storey dwellings built side by side may provide shelter but they do not provide an environment for quality living. Such jamming together of buildings may be necessary in a country where there is a scarcity of land and high density of population. It is unnecessary and undesirable in Canada

—THE GLOBE AND MAIL, WEDNESDAY, APRIL 17, 1974

ENVIRONNEMENT

Do we read? Can we learn in Ottawa?

Housing Without Fear

It is an astonishing book. It explodes just about every long-accepted rule on the way we build housing projects. It shows a direct relationship between the design of a building and the amount of crime committed inside (TIME, Nov. 6). It also suggests a solution in its title: Defensible Space (Macmillan; \$8.95). The author: Oscar Newman, 37, a tall, bushy-bearded architect, director of New York University's Institute of Planning and Housing. His guidelines are being adopted by HUD, the New York State Urban Development Corp., and city housing authorities in Chicago, Philadelphia and Minneapolis. In an interview with TIME, Newman explained his theories:

The idea of defensible space first emerged back in 1964, when I was part of a team of architects and sociologists who were studying why the notorious Pruitt-Igoe public housing project in St. Louis was being torn apart by the people who lived in it. Every public area—the lobbies, the laundries and mail rooms—was a mess, literally. There was human excrement in the halls. Except in one small area on each floor of each building. You had to go through a fire door and then you were in a little hallway separating two apartments. This little hall was spotless—you could eat off the floor. When we called out to each other in the other hallways, we could hear people bolting and chaining their doors, but in this area we heard peepholes click open. Sometimes people even opened their doors. The reason was that they felt this little hallway was an extension of their own apartments. We knew we were on to something.

In 1969 the U.S. Justice Department commissioned the N.Y.U. Institute to study crime in public housing. We had thousands of interviews with residents, managers and policemen, and we got the statistical data amassed by the New York City housing authority. Certain patterns became clear. Obviously, high crime rates were linked to social variables such as the percentage of families on welfare and the number of families without a father, but we were surprised to find that overall density of population in a project is not a critical factor. On the other hand, the design—where you put people—is crucial. Height itself is one major element. We discovered that high-rise projects, like the Rosen Houses in Philadelphia and Van Dyke in New York, suffered much worse crime rates than those in some adjacent projects, which had similar densities and social types but were built low and broken up into smaller units. The reason is that as buildings get bigger and higher, they become more and more anonymous—no defensible space. They are

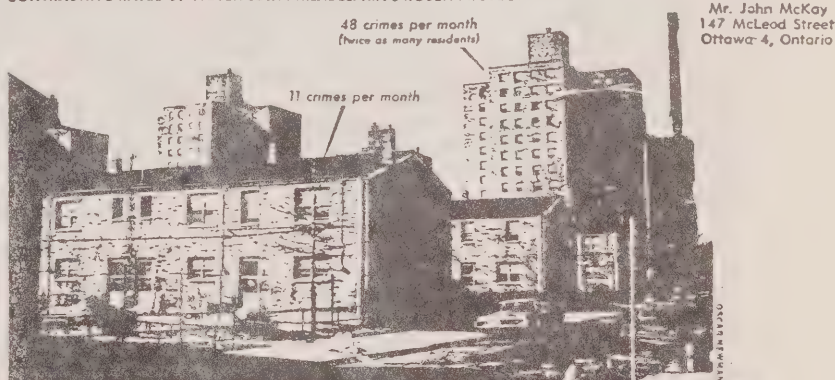
also full of angled corridors and blind public areas. These hidden places are where 55% of all crimes in high-rise housing projects are committed. The empty staircases required by fire regulations also provide criminals with alternative routes for flight.

Actually, the problems with huge high-rise projects start with their location in slum-clearance areas that are already centers of crime. Then architects make things worse. When they plan a new project, they usually design tall buildings with front doors that open onto interior recreation grounds. Often, they lay out whole superblocks with no streets through the middle of the project. It's stylish, elegant, and just what

people start looking after each other's safety and their project as well. Proof? We have found that when you get more than six families on a corridor in a building, they don't feel ownership, and the crime rate is likely to double on that corridor. If you change the layout of the same building so that only six families share the hall—you might have to move elevators—the crime rate will drop sharply.

Even less drastic changes can help. We've been granted \$2,000,000 by the U.S. Housing and Urban Development Department to modify four existing public housing projects in New York City. By adding simple amenities—fences, play equipment, benches, better lighting facilities—we can definitely make people feel the project is theirs. After we did this in the Clason Point

CONTRASTING RATES OF VIOLENCE IN PHILADELPHIA'S ROSEN PROJECT



ARCHITECT'S VISION OF PRUITT-IGOE GALLERY...



...ACTUALLY BECAME A VANDALIZED SLUM

Le Corbusier taught. But it doesn't work. People on the neighboring streets neither see into the project nor travel through it. Criminals can prow around without anyone paying any attention. Nobody asks "What are you doing here?" In richer areas, middle-income families can afford to pay for doormen and superintendents to guard their high-rise buildings, but the poor cannot.

All the major physical flaws in the design of public housing can be fixed. Projects must be open to view from the outside. Cars should be allowed through them. Jane Jacobs was right when she wrote in *The Death and Life of Great American Cities* that the presence of casual onlookers provides safety, but she did not go far enough. Along with increased surveillance, there must come a feeling of territoriality—a sense of pride and responsibility for specific areas of the project. When that happens,

project in The Bronx, the crime rate dropped to one third of what it was before we went to work.

Besides suggesting ways to increase surveillance and territoriality, we tell officials that new public housing projects should be built in middle-income areas, and they should be kept small (500 units) and low (under seven stories). Ask the poor themselves what kind of housing they want. They'll describe what look like middle-class row houses or suburban bungalows. To an architect, that's pure kitsch, but the poor are right in what they want.

Our work is not going to turn American cities into utopias, but it should help to make them safer places. In these fear-ridden times, that's incredibly important.

16

Highrise 'a disgrace'; crackdown is sought

By JOHN WYLIE
Journal Reporter

When Gage Crescent residents look out of their windows they see red.

The object of their ire: The Four Winds apartment complex on nearby Base Line Road. The residents have called it "an absolute utter disgrace."

Thursday afternoon the Gage Crescent homeowners and other residents of the Bel Air Heights area appeared before city council's physical environment committee to ask the city to do something.

According to the residents there must be certain standards that would have to be adhered to.

City officials replied that they are studying the problems but have not yet come up with solutions.

The homeowners said they are tired of looking at balconies and seeing garbage and debris, automobile wheels, old mattresses, boxes, crates, dried-up Christmas trees and empty beer cases.

"I sat in my livingroom and on one balcony I counted 75 beer cases," Ken Brading, a spokesman for the homeowners said.

A substantial number of tenants in the apartment complex were reported to be Algonquin College students.

According to the homeowners many of the apartment windows are covered with old newspapers or tattered bed sheets.

And to make things worse, the homeowners said they are subjected to "four language" and are awakened at night by "screaming people."

It was noted that two tenants of the apartment complex have fallen to their deaths from upper balconies.

Besides having to put up with the day-to-day problems of the apartment tenants, the Gage Crescent homeowners said that the situation has resulted in a lowering of property values on their street.

The apartment complex was built about 1963.

The homeowners said they

have tried to get the owners of the building to take measures but to no avail.

Ald. William Law told the committee that one of the problems appears to be a lack of leases. He suggested that if there were leases things would likely be better.

Ald. Law in whose ward the complex is located said he has investigated closely. He described a number of the tenants as "good."

"They want to lead fairly regular, decent lives," he said.

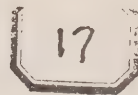
As a partial solution the alderman suggested the planting of large trees to screen the buildings from the homeowners.

Ald. Joe Quinn suggested that the Bel Air community invite the residents of the apartments to join their community association.

But according to the homeowners, they have tried to talk to the tenants and have found them unco-operative.

Friday, May 24, 1974

The Ottawa Journal



Thursday, February 5, 1976

The Ottawa Journal

3rd Section, Page 29

'A crazy place to raise children'

By NICK HUNTER
Journal Reporter

A commission reviewing Ottawa-Carleton's regional government system saw the sad side of public housing Wednesday when it met with a tenants group in a recreation room full of shouting and fighting children.

"It's a crazy place to raise children," grumbled a mother of three when commission chairman Dr. Henry Mayo asked the tenants how they liked highrise living.

Dr. Mayo's commission listened to complaints of the Ottawa Tenants Council for Public Housing in the 234-suite Riverbank highrise at 1365 Bank St., one of Ottawa's 24 public housing projects.

"We have more than 100 children in this building and they have only one place to play — this is it," complained tenant William Lock.

Few recreation spots

"They can play either in this recreation room or go more than five blocks to a skating rink on the other side of the railway tracks.

Space for children is our biggest problem."

While the children scuffled, tenants council vice-president Ron O'Connell read a brief that objected to a lack of consultation with tenants in public housing projects. He said this "high-handed" attitude of the province has led to overcrowded buildings and a shortage of recreation facilities.

"Ticky-Ticky Boxes" a Stage in Development of A Beautiful Community
into a High-Density Human Zoo.

18



Citizen staff photo

A view of a multi-unit area

Some buyers don't know what they're getting into

The Citizen, Ottawa, Tuesday, April 9, 1974

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

"The Life History of a Development"

Most suburban developments have much the same history. The developer does a search of suburban land, usually being worked as farm land. Occasionally he comes upon marginal land, which, although attempts were made by early settlers to farm it, has been allowed to lie fallow or is being used as permanent pasture. The developer buys the land and sets about planning a suburban development. By various means he manages to get a commitment from the Municipality to provide sewers and water to the adjacent road to a spot where he can connect up development pipes. He next formalizes his plans and gets his permits.

Having gone through all the necessary planning, he now embarks on his actual building.

The usual procedure is to build, ON EVERY SECOND LOT, high class single family homes. These attractive homes on what appear to be spacious lots, are soon snapped up by innocent buyers who look upon the subdivision as an ideal location in which to settle and bring up their families among their peers. Alas it doesn't turn out that way! Before too long the great deception begins to unfold, as follows:

- | | |
|--|--|
| (1) <u>Houses are built on lots between.</u> | (4) <u>Highrise apartments are built</u> |
| (2) <u>"Ticky Ticky boxes appear</u> | (5) <u>Subsidized Highrises appear</u> |
| (3) <u>Row housing appears</u> | (6) <u>Huge warehouse is built.</u> |
| | (7) <u>Remaining greenery eliminated by</u>
more of, (3), (4), (5). |
| | (8) <u>Rezoned to eliminate light industry-more(?)</u> |

"TOO MUCH KNOW-HOW TOO LITTLE WISDOM !"

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

The huge \$60,000,000.00 FRUIT-IGOE project in St. Louis will remain a monument to man's inability to distinguish between "know-how" and "wisdom! Thirty beautiful modern 11-story high-rises, having 2,800 apartments had to be destroyed. People could not live in them happily.

19



Only 18 years old, the building was part of a project originally hailed as the ultimate in public housing. Instead, plagued by crime, it has become known as "the Monster."

Do we wish to make the core of OTTAWA a group of High-rises, wall to wall? Walk south on Cartier Street. Look right and left. We're already well on the way!

"Any fool can learn from his own mistakes but it takes a wise man to profit from the mistakes of others"



The demolition of this St. Louis apartment house lasted just ten spectacular seconds
To reduce the "density" of the project, the building will be replaced by a small park

I
B
O
T
T
A
W
A

T
O

B
E
C
O
M
E
-
T
H
E

M
A
N
H
A
T
T
A
N

O
F

T
H
E

N
O
R
T
H
?

The shame of St. Louis

20

An example of how NOT to help the poor

By FRANK RUTTER

Journal Washington Bureau

ST. LOUIS, Mo. — The shame of St. Louis lies just 20 blocks away from its pride, and both are a monumental waste of money.

The symbol of pride is the 630-foot stainless steel gateway arch, soaring above the bank of the Mississippi River, a monument to the pioneer settlers who came up the river and across the plains in the last century.

The symbol of shame is a torn purple satin dress lying amid shards of glass in the breezeway of one of the biggest public housing projects in the world.

While St. Louis was pouring millions of dollars into its useless arch, the Pruitt-Igoe housing project, a monument to the new immigrants, mostly blacks fleeing the south after the end of the Second World War, was going bust.

Once there were 12,000 people living in Pruitt-Igoe.

Today there is no one.

It will probably be blown up, if they can find the money.

Captain Wendell Biver Pruitt, U.S. Air Force, was a black hero, a pilot killed in the war.

William Igoe was a powerful white politician, a Democratic member of Congress, who died in 1953.

They met, posthumously, in a \$36 million housing project acclaimed as "a shining addition to the city's skyline" when it was completed 20 years ago.

It was to be an example to the world of enlightened public housing, of slum rehabilitation and of racial integration.

Today, the St. Louis Housing Authority calls it "a classic example of the ineptness of a community and a nation."

The federal housing and urban development department calls it "a chamber of horrors."

Requests are indeed coming from around the world — from Germany, Britain and Canada — for information about this example, an example of how not to help the poor and how not to redevelop a city.

Pruitt-Igoe, built with federal funds during the Eisenhower administration, was conceived in public housing legislation authored by the late President Truman.

The project consisted of 33, eleven-storey apartment blocks crammed onto a 57-acre site between Jefferson and 20th streets in downtown St. Louis.

Now Pruitt-Igoe stands empty, surrounded by a seven-foot steel chain fence, to keep vandals out.

All the windows in the sturdy, brick buildings are broken. The grass grows knee-high around the slides and swings where too many children once played. The walls are overgrown with graffiti.

Inside, the floors are littered with glass, broken plumbing fixtures, the garbage of a ghost town. The steel doors to each apartment swing on rusted hinges. The walls have been ripped open for valuable loot — copper pipe from the plumbing system.

Everyone agrees that Pruitt-Igoe is a ghastly lesson in misguided social work. You can get as many theories as you want about why it was a failure. What's worse, you can't get any real suggestions on how to do things better.

Crime, dope, ignorance, mismanagement, lack of funds, racial conflict, faulty construction, too many children — all played a part.

Thomas Costello, director of the St. Louis Housing Authority, has a word for what went wrong. "Everything," he says.

"We attracted a tenant body with the most social problems," says Costello who wasn't in charge at the time. "There were no real programs for these people. And they were not sophisticated in high-rise living."

The project never reached more than 95 per cent occupancy and that was only for a brief period. There was no screening of tenants and so many rapes and murders that the St. Louis authorities lost count.

Elevators that didn't halt at every floor became a natural trap where muggers and rapists lurked.

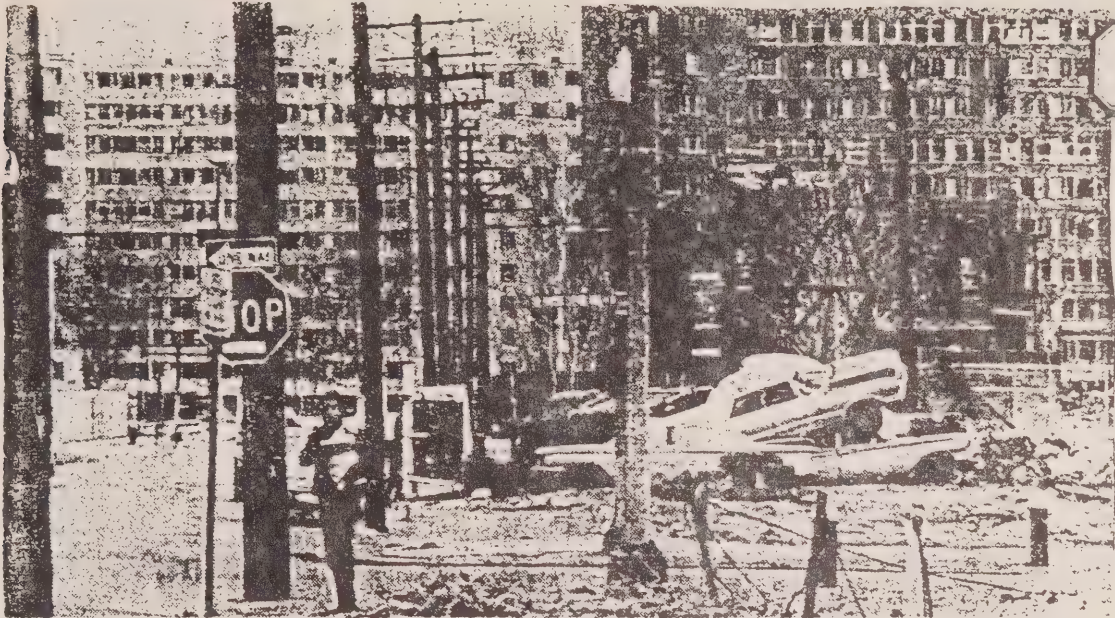
"We probably did everything wrong," Costello admits.

"Competition — some of it from the federal government's own projects — bled

off the better paying tenants. We got the problems. There was no supervision. There was not enough rent to pay the expenses.

"This had a disastrous effect on our other housing projects. The cost of keeping Pruitt-Igoe open was dragging the others down. We didn't have any money."

Finally, the Nixon administration slapped a freeze on funds for housing. By mid-1973 Pruitt-Igoe was operating at a deficit of almost \$1.7 million.

I
S
O
T
T
A
W
A
T
O
B
E
C
O
M
E
T
H
EA
N
H
A
T
T
A
N
O
F
T
H
E
N
O
R
T
H
?

21

To be razed by next year

For the first time since the inception of public housing, the U.S. government is giving up. All 30 of the 11-story buildings of the

Pruitt-Igoe project in St. Louis are to be razed by next year. The complex, part of which is shown, has operated in the red since 1964.

Housing project for poor ends in utter failure

(C) New York Times Service

ST. LOUIS — "What they should do is tear the whole thing down and start over," Sylvester Davidson said wearily on a bitter January morning — three years ago. Davidson, a tenant in the Pruitt-Igoe development here, had worked through the night helping other residents salvage their belongings by candlelight after pipes had frozen and burst, flooding apartments and cutting off electricity.

Davidson is getting half of his wish. Pruitt-Igoe, heralded when it opened as the nation's finest effort to provide good housing for its poor, is finished.

For the first time since the inception of public housing, the federal government is giving up. In August the department of housing and urban development announced the project's 30 11-storey buildings would be razed. Next year, by the 20th anniversary of its opening, all that will remain of Pruitt-Igoe will be 57 acres of concrete and weeds.

Many other large public housing projects in older metropolitan areas are in trouble, particularly the Cabrini-Green

project in Chicago, Columbia Point in Boston, and Stella Wright in Newark.

Pruitt-Igoe today, with only 340 of the original 2,800 apartments still occupied, has the haunting eeriness of a bombed city. There is an immediacy about the desolation, as if the holocaust had occurred the night before.

Broken windows in the huge vacant buildings bear no plywood boarding, that urban stamp of permanent abandonment. The jagged openings are black against glass that is white in the afternoon light and opaque from years' accumulation of city grime.

For many years deliverymen and Western Union messengers have refused to enter the project without guards. Snipers and stone-throwers have harassed the police. Rape has been a constant threat to the women living there. Insurance collectors have been robbed and killed.

There is no grass at Pruitt-Igoe, only graffiti-stained pavement, untamed weeds and the ubiquitous broken glass. Litter swirls with the fallen leaves on a breezy fall afternoon.

Two premises underlay housing as it was initially conceived. First, that after federal funds were used for construction, a local housing authority, unencumbered by capital debt retirement, could operate the project out of rental income.

Second, as former H.U.D. Secretary Robert C. Weaver had said, public housing was designed in 1937 for depression victims — hardworking, upwardly-mobile, temporarily in bad straits.

"Today," Weaver said, "the projects are no longer way stations. Instead they have become deadends."

Pruitt-Igoe is perhaps the nation's most vivid example of this. In 1956, 52 per cent of the families there and in five other housing projects here were self-supporting. By 1972, that figure had fallen to 22.1 per cent. In Pruitt-Igoe, a scant 15 per cent are not on welfare.

Pruitt-Igoe has operated in the red since 1964, said Thomas Costello, executive director of the Housing Authority. "Money needed to keep Pruitt-Igoe going came from the reserves of the other projects. Pruitt-Igoe has hurt them all."

Death of a 'dead end'

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

The Ottawa Journal

Wednesday,

December 26, 1973

22

Nixon's Struggle to Cut

THE ECONOMY

The latest catch line echoing within the Administration is: "Throwing money at some problems does not solve them." ¹

In his frequent speeches to executives, Commerce Secretary Peter Peterson often quotes his friend Henry Kissinger as cracking: "Peterson, you wouldn't have any way of knowing this, but power is the ultimate aphrodisiac." The line invariably draws a laugh, but the fact is that Peterson is no stranger to power and enjoys being referred to in Washington as "the economic Kissinger."



DESTROYING ST. LOUIS'S PRUITT-IGOE BUILDING
The new catch line is: "Throwing money at some problems does not solve them."

Less for Manpower. There might well be sharp reductions in federal spending for manpower-training programs such as the Job Corps and the Job Opportunities in the Business Sector program. Funds for pollution control and other environmental projects are already being held back. Budget planners want to ax the Model Cities program severely.

Another likely target is the vast housing-subsidy program, including rent and mortgage subsidies for poor and lower-middle-income people. These programs have helped to build the housing boom—about 2.4 million houses and apartments will be started this year and slightly fewer than 2.1 million next year—but some of the public projects have degenerated into high-rise slums. The classic case of failure is St. Louis' Pruitt-Igoe project, which became such a center of crime that officials razed part of it with dynamite. The problem is that severe reductions in federal grants may leave several major housing authorities close to bankruptcy.

THE CONFLICT BETWEEN "KNOW-HOW" AND "WISDOM"

23

★ ★ ★

The survival of civilized man may depend on whether the public starts demanding that scientists account for their actions, Dr. David Suzuki, professor of genetics at the University of British Columbia, says. He told the Calgary District Teachers Convention that science is a powerful institution with a "professional elite that has perpetuated its autonomy by mystification of its activities." But a scientist's training does no bring him humanistic insight and wisdom, he said. "Scientists are as bigoted, ignorant and opinionated as any other group."

Note:

There is at least one College in the U.S. where the degree in engineering is initially an interim one which requires the engineer to return within 5 years for a year of liberal arts, and the humanities

'God bless Arabs,' says Fullerton

HALIFAX (CP) — The Arab oil boycott and resulting energy shortage has been a blessing in disguise, Douglas Fullerton, former National Capital Commission chairman, said Friday.

"God bless the Arabs for making us face up to our biggest urban problem — the car," he told a public meeting.

Rising gasoline prices have increased citizen interest in public transit at a time when society has to face the fact it just can't go on using the car as the major way to move people in urban areas. "Cities of our society have been built around the car and . . . the car has created the suburban sprawl," he said.

"The people who moved to the suburbs to escape the deprivations and drawbacks of living downtown are helping add to its destruction by driving in and out of the city."

Mr. Fullerton, who introduced many controversial innovations heading the capital commission, also suggested it might be a good idea to take traffic engineers out and shoot them.

All they do is create more roads and, "expansion of roads solves no problems, it just creates further ones."

"Traffic expands to fill the available space and when engineers decide to build for the future by creating more roads, they just end up with more cars."

A PARAPHRASE
OF
"PARKINSON'S
PRINCIPLE"

Note:

I once had a Chinese engineer working for me. We used to have coffee together once in a while. During one of these occasions I asked him: "How were you raised differently from me?"

He replied: "I've thought about that often. I think the the main difference is ideological. Chinese believe that knowledge, intelligence, and wisdom must always be viewed as separate and distinct characteristics. Possession of one does not necessarily imply possession of the others."

How wise they are!!!

Saturday, January 19, 1974

The Ottawa Journal

Note:

The irresponsible use of the motor car has squandered our natural resources, bankrupted our railways and our public transportation systems, dotted our streets with unsightly parking lots, polluted our cities with noise and carbon monoxide and killed thousands of people.

Traffic engineers who have aided and abetted this irresponsibility with their demonstrated engineering know-how must be classified as accessories or accomplices. Since most of this aiding and abetting was done, not through malice aforethought but through lack of wisdom, one must quietly back away from Mr Fullerton's suggestion!!!!!!

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

Population of 1 million 'inevitable' in region

CROWDED

MANHATTAN OF

THE NORTH !

DO WE WANT IT ?

By Don Butler
Citizen staff writer

Citizens and community groups who argue that population growth in the Ottawa Region can be curtailed aren't being realistic, Denis Coolican, chairman of the regional municipality of Ottawa-Carleton said Thursday.

Mr. Coolican, speaking at the annual meeting of the local chapter of the Canadian National Institute for the Blind, said an area population of 1 million is inevitable at some point in the future.

He said opponents of the regional draft official plan population projections have suggested that the quality of life would improve if future growth is either dispersed elsewhere or halted altogether.

"I have a great deal of difficulty with these arguments for a number of reasons," said Mr. Coolican.

He said the "extreme view" of no population growth "would require a degree of action by both the state and individuals that is, I think, unacceptable with our type of social values."

He conceded that a certain amount of population dispersal to smaller Eastern Ontario towns would occur in future as transit systems improve, but added:

"The focus of population growth will remain with the region because of the employment factor."

Only a massive decentralization campaign by the federal government, the area's largest employer, could significantly slow growth projections, "and this is doubtful because of the need for a strong centralized capital in a federal system."

"It would then appear our population projections for the future are tied closely to the rate of growth of the federal bureaucracy," he added.

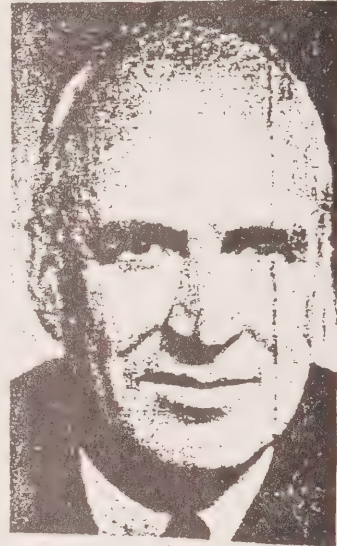
Mr. Coolican said the National Capital Commission, often in the past a source of friction for the regional municipality, has become much more co-operative since Edgar Gallant succeeded Douglas Fullerton as chairman.

Although never mentioning Mr. Fullerton by name, Mr. Coolican gave much of the credit for the improved relations to his successor when he said:

"It is encouraging that . . . the interchange of information and relationships generally with the NCC have recently been close, frank and cordial. And for this, the chairman, Mr. Gallant, deserves much of the credit."

Mr. Coolican pointed to the introduction of flexible working hours by many federal departments as an example of the way in which the government can help the regional municipality.

Without flextime, he said, OC Transpo would have been hard pressed to provide adequate bus service with its current fleet of vehicles.



Denis Coolican

24

I find Mr Coolican's remarks on the relative merits of Mr Fullerton and Mr Gallant most offensive, - but most enlightening!!!!

It reminds me of the 1927 story about "Boss" Kettering President of General Motors. When he came down for breakfast he found his wife awaiting him on the terrace and reading in the morning paper the story of Lindberg's successful flight to Paris.

"Wasn't it wonderful", she asked her husband, "How the 'Lone Eagle' did it ALL BY HIMSELF?"

"Of course" replied her husband, "But think how much more wonderful it would have been, IF HE HAD DONE IT WITH A COMMITTEE!!!"

Kettering had little use for committees. It was his belief that their decisions were often compromises of incompatible viewpoints that emasculated their decisions.

Certainly, Paris under Hausman, and Ottawa under Gréber showed more planning wisdom and foresight than are apparent in these cities to-day. I remember when Gréber threatened to quit over the lack of compatible architecture in the original plans of the Lord Elgin Hotel. He was authorized to have them changed. He must be turning over in his grave if he is aware of the garish Mannhattanesque contemporary!

The quality of life in the Capital is diminishing. It appears that this is an unwitting trend to emulate Manhattan. No one can object to a million people in the Region - if it is large enough. To have them in a Desmond Morris Centre Town cage, or even in the larger Green Belt cage would be a serious tragedy.

To oversimplify, much of the ugly concrete environment would be avoided if it were required that the area of

grass around every building was to be equal or greater than half its floor areas (total floor areas)

The Citizen, Ottawa, Friday, May 17, 1974

Our 'Forbidden City' is a place for people

By R.A.J. Phillips

Tim Creery was so provocative about Ottawa "the Forbidden City" (Citizen, March 14) that I hate to fall into the parochial trap of taking up arms in defence of Our Town against Those Awful Outsiders. But Creery sounded a warning it's time to heed: a warning against people like Tim Creery.

There's nothing personal in this. Who could expect even a highly-talented journalist to be at his most lucid after a Press Gallery dinner? But he did manage two points:

- Central Ottawa is said to be hard to get at because the railway station and the bus station have been moved.

- This is said to be part of a plot of the burgeoning bureaucracy to protect itself from the real world.

The national capital has flourished in recent years as a place where, despite regional government and City Hall, people might just have a chance, facing heavy odds, against the car and the concrete-makers.

At the cost of making the pilgrims from Montreal take a five-minute ride with lesser mortals, we moved the station to a point where it is far closer to the homes of most people in the capital than it was before. By taking out those downtown tracks we made a place where grass and trees would grow, where people sit and see the sky and read books or, for all I know, make love.

We cleared the air of grime and raucous sounds. We made a bicycle path where people go, and made possible skating on the canal. I don't think the five-minute inconvenience of Outsiders, like Mr. Creery, was a very high price to pay for making our downtown come alive.

The Neanderthal types, whose highest ideal is to bring all possible transport to the downtown, have another curious aberration: the value of their own time.

It takes only 10 minutes to walk (remember walking maybe when you were very young?) downtown from the bus station: You might not manage it after a Press Gallery dinner, but you might try it before. And if you are carrying a heavy suitcase of secrets or whatever from the palaces of the mandarins, you will find that really quite normal people now ride on OC Transpo. We think that better than cluttering our roads with inter-city buses, or private cars to meet such buses, or blotting our streetscapes with parking lots. And, Mr. Creery, that bus station is now a lot closer to most of us Real People (meaning citizens of Ottawa) than it was before.

A few years ago it took great crusades to start a trend in favor of people. It was led by some men in high places, like Douglas Fullerton, and by little people alone, or in the scorned community groups. It takes a Montrealer like Creery to remind us how uncertain our victories have been. It's not likely we'll tear out the parks, roll up the bicycle paths or send the skaters packing to bring Mr. Creery's train into our livingroom (happily all this would cost too much

money), but disquieting clouds are getting jiggered men's hands.

- We are turning parkways into expressways.

- We are being manipulated by regional planners into bringing inter-city freeways into the centre of the capital.

- We are still more active in planning new roads and bridges for single-occupant cars to pollute our downtown than in expanding cheap public transit.

- The federal, regional and city governments are still collecting taxes from us to give bureaucrats free parking, so that all these governments will have to collect even more taxes from us to provide more parking lots, more asphalt, more bridges — and more subsidies to an under-used public transit system.

- We are bringing all the pollution of another airport into our city to save 15 minutes of the time of Montreal commuters who probably don't even deserve to visit us.

- And, meanwhile, how many new bicycle paths have you seen lately? How many downtown bicycle racks of the kind European cities provide in profusion? How does the budget for sidewalk construction compare with money for roads? What is the priority on snow clearance for people and for cars?

A few years ago, it took a crusade to give people a chance in the capital. Alas! People became almost respectable and now everybody pays lip-service to public transit, while planners quietly plod their weary way through the thinking of a generation ago.

It takes a visitor like Tim Creery to remind us that, as the fervor goes out of the crusade, planners are in the wings, anxiously waiting to mould our city in the internal combustion image.

Thank you, Tim. Thank you, Montreal.

R.A.J. Phillips, a onetime Ottawa bureaucrat, calls himself "a sometime writer who likes people better than planners". Citizen Forum is a place to howl: Your typewritten comment — up to 800 words — is welcomed on any topical matter. Send entries to Citizen Forum, c/o The Citizen, Box 5020, Ottawa K2C 3M4. Sorry, unused articles cannot be returned.

25

26



Bell Mews development at Bell's Corners

Towns need themes: builder

By Gordon Legge
Citizen business writer

An Ottawa developer wants the area's satellite towns and villages to establish specific architectural themes that would preserve their individual characters.

Mervin Mersky, vice-president of Bell Mews Ltd., suggests such themes would have to be followed by all commercial and office developments in the communities.

He says the charm and atmosphere of the older Ottawa Valley towns are quickly being destroyed by haphazard, helter-skelter development.

Mr. Mersky says each town should establish a basic design with an overall purpose and then lay down bylaws which would ensure the design is followed by all future commercial buildings.

The bylaws could establish architectural style, including everything from the type of brick to the color of paint.

Height and advertising restrictions could be imposed.

It would be quite easy to retain the flavor of the mid-1800s by blending the new buildings with the older, heritage buildings such as churches, fire halls and municipal buildings still standing in Ottawa-area towns, he says.

Arnprior, Almonte, Packenham, Stittsville, Old Chelsea and Carleton Place all have tremendous potential for preserving their heritage, says Mr. Mersky.

Carleton Place offers a fabulous opportunity but already one office development is going up, he says, "which is an affront to the whole street and completely inconsistent with the town's style."

Stowe, Vermont, legislated its architectural style — old New England — and the effect is "just delightful," he says.

"It's a perfect example of where people realized they had

a village with charm and they perpetuated it."

The costs to the developer would not be any greater, he maintains.

The Bell Mews development at Bell's Corners is following this philosophy.

A \$1 million shopping and office plaza, it features early-American style architecture with red brick and white framing and a tall, peaked bell tower in the centre.

The architects, De Belle and Koffman, came up with the design after being specifically requested to study the character of the community. They hope it will set a pattern for other developments.

The 45,000 square foot building on Highway 7 at Moodie Drive will have shops at street level and offices above. Opening is scheduled for June 1.

Bell Mews Ltd. is also developing cottage style shopping centres in Manotick and Carleton Place.

How, when every individual developer is allowed to do "his thing" can one ensure conformance to a theme? When the Lord Elgin Hotel was being planned, Gréber insisted that its style conform to the "theme". Now there is no theme but "*****"

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

The Citizen, Ottawa, Wednesday, May 1, 1974

Tuesday, April 30, 1974

The Ottawa Journal

27

Council of Women resolutions

More open space near housing

By SHEILA BRADY
Journal Reporter

A resolution calling for housing developers to devote 20 acres of open space per 1,000 population was approved Monday by the Ottawa Council of Women.

This is the recommended acreage of land devoted to free space as outlined in the guidelines developed by the Ontario government.

Present requirements state that at the time of subdivision of land developers must deed five per cent of the land area for recreational use.

These requirements do not take into account high density population planning. The council wants this taken into consideration when planning for people.

This resolution along with others passed by the council will be forwarded to the provincial level of the Council of Women to meet in Niagara Falls in early May.

The provincial council will then present Premier Davis with a brief outlining the recommendations for provincial consideration.

Other resolutions approved by the Ottawa council included recognition of the need for further labelling on prescription drugs to ensure the maximum effect.

The Council stressed the need for a daily mandatory physical education program on a non-competitive level for all school children.

The council also urged a

fresh approach to health be undertaken by granting adequate status to professions and services such as osteopathy, community health centres, podiatry, home care, acupuncture and street clinics.

The council recommended OHIP be extended to cover these health care areas.

Another resolution recommended the provincial government classify and advertise regular part-time jobs for persons who are unable to hold full-time jobs.

The group also approved resolutions to be forwarded to the national meeting in early June.

A prepared brief from the national meeting will then be presented to Prime Minister Trudeau in the fall.

Equal distribution of property in event of a divorce was one aspect agreed upon.

The council also approved seeking an annual poison prevention week aimed at pre-schoolers and their parents.

And the Ottawa council encourages the elimination of advertising of tobacco and alcohol.

The Council of Women represents over 20,000 women in various organizations in Ottawa and according to council officials is the only women's organization which annually is received by the prime minister and the Ontario premier.

Comment:

Comments like the above should go a great way in convincing most thinking people that we are badly in need of further participation by the fair sex! Surely there is plenty of evidence of what the high density highrise "HUMAN ZOO" is doing to the crime rate, to juvenile delinquency, to the drop-Out rate, to marriage failures, and in fact to the quality of life. Desmond Morris, the well-known ethologist has written a very convincing book in which he provides scientific evidence that such living is unnatural for human beings and is responsible for much of the unrest and neuroses of urban society.

Do we want OTTAWA to become the Manhattan of the North?

This is what is happening!

Ottawa as Amsterdam

Architecture students see LeBreton Flats

28

as 'living community' on the waterfront

By SUSAN RILEY

Journal Reporter

LeBreton Flats remains empty and unused but ideas about what should be built there are flourishing.

Besides spontaneous suggestions from random politicians and a massive planning effort now being undertaken by a group of federal planners and consultants, a group of Carleton University students is filling up stacks of paper with colorful designs.

The students, in third, fourth and fifth year architecture, are working towards the same general ends as the federal planners and have been briefed by several of them about the site's possibilities and limitations.

By April, when their course finishes, they will have produced eight or nine fully-tailed development plans.

Some of their ideas include:

- removing the Ottawa River Parkway and building housing, parkland and a commercial-entertainment centre right at the water's edge;
- building a shopping mall over Wellington Street between Preston and Booth so the Flats won't be physically separated from the neighboring Dalhousie community;
- leaving most of the Flats green and building housing along both sides of Wellington Street, as an extension of Dalhousie;
- creating a "winter park" on a large portion of the now emptyland;

- erecting a line of medium-density cluster-housing on both sides of the small creek which now cuts through the site; and,

- building highrise towers — though not of conventional design — on the two parking lots along Slater at the foot of Nanny Goat Hill, and medium and low-density housing on the rest of the site.

The student team of Denis LaBerge, Ken Peach, Daniel Menard and Domonique LaChance propose one of the most ambitious developments.

They would remove the Parkway, where it cuts through LeBreton because, in the words of Mr. LaBerge, "roads are a barrier to the water's edge." The Parkway was designed to provide a symbolic entrance to the national capital, but the students say the vista can only be enjoyed at a distance from a car.

They point out that Ottawa has almost no waterfront area easily accessible by foot, and their drawings feature a low-scale but dense commercial complex right on the water — reminiscent of Amsterdam.

The commercial area — on empty land just west of the Portage Bridge — would include small shops and restaurants with housing around it and a central town-square, again in the European tradition.

The blend of commerce and housing would ensure LeBreton would be a living commu-

nity and not "shut down a 5:30 when everyone goes home from work."

Pedestrian link

They, and other teams also favor a pedestrian link with the Sparks Street mall joining the present downtown area with the new commercial centre.

Daniel Menard also suggests development of the Flats take place slowly "over 50 years if necessary," so the area would grow like a natural community rather than having a mass-produced, dated look.

Peter Ferguson's team is concerned the new community blend with Dalhousie so they want to start building "from Dalhousie, rather than starting at the river and building down."

They would leave much of the present waterfront land empty for recreational use, particularly a "winter park," with skating for instance.

They also favor building a shopping-residential mall over Scott Street between Preston and Booth so the busy east-west arterial wouldn't irrevocably separate the old and new communities.

Common concerns

While details of the students' plans differ radically, there are some common concerns. Most, for instance, favor medium density housing — from three to four or five storeys, for example — arranged either in Habitat-like blocks, or irregular clusters. Square boxes and rectangular warehouse-type units appear to be passe.

Most plans leave a large section of waterfront — just west of Lemieux Island — empty, because of unsuitable soil conditions, and make provision for an eventual rapid transit line.

Finally, all the plans make allowances for neighboring Dalhousie ward and many suggest covering at least part of Wellington Street so traffic will disappear for at least a few blocks. This major problem is also being considered by the federal planners who have yet to arrive at a final solution.

The federal plan is expected to be ready by June, so the students will have an opportunity to do some judging of their own.

The Ottawa Journal

Monday, Nov. 17, 1975 33

They're uniquely British

Fight on to save village ponds

29

By Peter Calamai
Southam News Service

BIDDESTONE, England
Waddling ducks quack loudly as publican Kelvin King strides past the village pond to open his 16th-century White House Inn for the thirsty noon trade.

Stretching away from the pond is the verdant village green, its edge lined by Georgian houses built in warm stone from Bath, only a dozen miles away on England's south-west coast.

It is a picturesque slice of rural life, direct from the tourist posters; but one part of it is in dire straits.

The village pond is in danger of dying out in England. And with it, a unique way of life is threatened.

There are perhaps 200,000 ponds throughout the country. Many were created by Roman highway builders for drainage; others, were left after clay or gravel excavations.

Just as cities now spring up near new airports, so ponds often gave birth to villages in days past. The pond, after all, was eminently useful for storing fish, watering livestock, replenishing early engines, dunking gossips or cheats and drowning witches.

But dunking witches and the other traditional uses for a pond are obsolete; encouraged by government grants, farmers fill in watering holes; village councils rid themselves of a neglected stink-hole and gain parking space with just a few truck loads of fill.

Disappearance of ponds was reaching crisis proportions—100 per week—when English conservationists launched a national rescue operation.

The crusade, which is supported by the Ford Motor Co., has obviously

touched a sensitive chord among rural Englishmen. Such diverse segments as

monks and company executives have thrown their energies into the fray.



— CP wirephoto

Aquatic tranquility such as this fast disappearing

They argue that village ponds are as essential today as they were at the turn of the century . . . only for different reasons. First, ponds are a vital part of rural furnishings, a ready measure of the vitality of England's unique village way of life. A polluted pond, choked with weeds, usually is the tip-off to a village which has succumbed to the tentacles of ever-growing commuter-land.

Secondly, ponds are an ecological treasure-trove, providing the prime habitat for insects and plants already in danger of extinction.

Lastly, a properly maintained village pond is both a restful and enticing spot, suitable for some quiet musing by old folk or more active nature studies by children.

It's these sort of maims which the Save The Village Pond Campaign has been pushing since its March inception. Already 700 copies of the Campaign's 'do-it-yourself' guide to salvaging neglected ponds have been sold at about \$2.40 each.

Comments:

In the building of homes, offices, and apartments the pursuit of profits must be made to take second place to the need of providing an environment that is compatible with quality living.

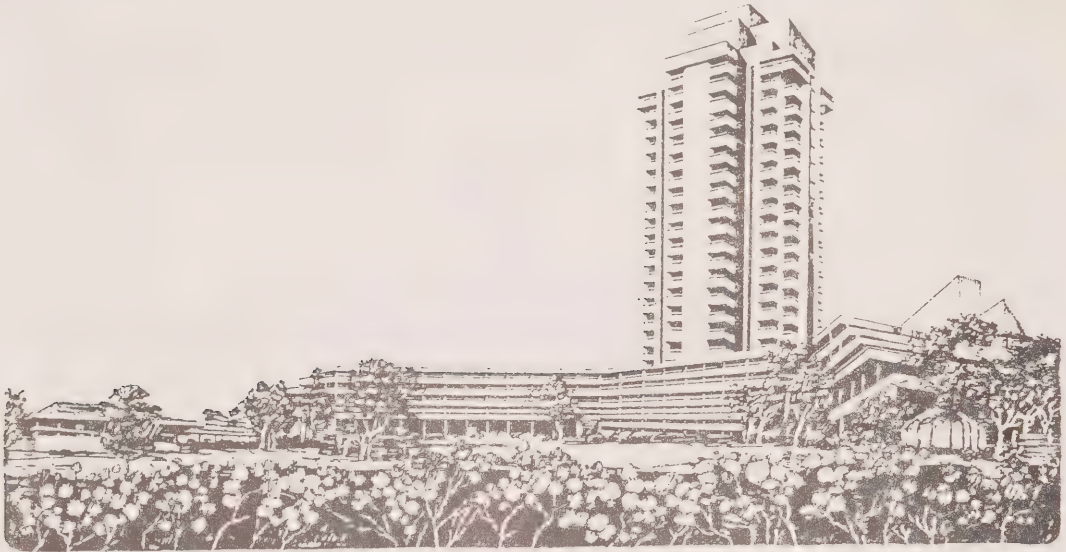
For example children may be raised in log cabins in the country where they may roam the woods and the meadows with their dog and be most happy although there is no running water or other conveniences. They are happy to accept helping their parents with activities contributing to the family welfare. Reverse the process. Raise them on the sixth floor of a highrise, where the bathroom has the latest plumbing. Where do they go that is natural? The halls? the cement sidewalk?

Most people who read or are analytic know that much of the violence, incorrigibility of children, and perversions, are triggered by their feeling of being "caged", as Desmond Morris suggests in his book "The Human Zoo". Crime statistics bear this out.

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

IN OUR CITY, HOW MUCH GRASS? - HOW MANY TREES?

30



This hotel costs twenty-three million dollars. It soars above a private 15 acre parkland. It sits 20 minutes from the international airport and 15 from the downtown of one of the rising great cities of the world. It has 406 rooms, each a third larger than the North American average. Each room has a view. Over 90% have a balcony from which to view the view. It has a great ballroom, four licensed restaurants, two generous banquet rooms and ten meeting rooms. It is designed, built and serviced for the international traveller, visiting alone or in a group of 800. It will open in June, 1974.

THE PRINCE HOTEL TORONTO



PRINCE HOTELS INTERNATIONAL

York Mills Road at Don Mills Road
Box 9900, Don Mills, Ontario, M3C 3B7
Telephone 444-2511 Telex: 06-966725

How much park area should a hotel have? Some of the old hotels had their own lawns and parks where the guests might stroll. This hotel will have about 1,600 square feet per room, a total of 15 acres! That's very good! How much more necessary it is though for a high-rise apartment to be surrounded by greenery. As a guess, it is estimated that the average single family dwelling will have about 1,600 square feet of nature's greenery. If we are not to be caged in a "Human Zoo" surrounded by concrete, I believe that every site for a high-rise apartment should have a minimum area based on the formula of - Number of apartments X 1,000 square feet.

The High-Rise, a great money-maker and a destroyer of the natural environment and quality of life!

31

HIGH-RISE CONDOMINIUM APARTMENTS IN MIAMI BEACH

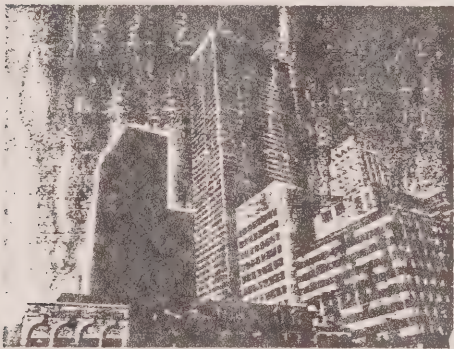
TIME, MAY 15, 1972



I believe that one would expect to find less evidence of the neuroses resulting from the unnatural High-rise environment when it is peopled by the senior citizen and the elderly. Such is not the case. This complex has already suffered from all the manifestations associated with high-congestion high rises elsewhere. (Read "The Human Zoo" by Desmond Morris)

KEEPING TORONTO HATEFUL

MACLEAN'S/APRIL 1972



HOG TOWN

Toronto once had the largest number of single family homes per capita of any large city in the world. It is failing to maintain this character but its people are becoming aware of what constitutes "quality of life". A few years ago public opinion halted the Spadina Throughway a thoroughway that was planned to go through Rosedale, an old and beautiful residential borough.

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

IS OTTAWA TO BECOME THE MANHATTAN OF THE NORTH?

"Know-how" vs "Wisdom" vs
 "Annoyance factor of narrow
 band illumination? Fluorescent
 lights for industry, for highways
 for an operating room, or for the
 kitchen - yea! For a living room,
 for a social dinner party, or for
 a quiet residential street - No!, No!

32

CITIES / ALEXANDER ROSS

Soft lights and a soft sell seduce a city

At first, the meeting at Toronto City Hall looked like a case of massive political overkill. On one side was Frederick (Big Daddy) Gardiner, the virtual inventor of Toronto's metropolitan form of government and Metro's first chairman — a figure of awesome prestige, a sort of municipal Churchill, one of the few living Canadians to have an expressway named after him. Flanking Gardiner, who is now chairman of Toronto Hydro, was a high-powered collection of experts: lighting engineers, the deputy chief of police, representatives of several businessmen's groups. They hovered around the great man's wheelchair like groupies at a rock concert.

On the other side sat Ralf Kelman, a wispy-looking 25-year-old Vancouver artist who wore an open-necked shirt and a small fringe of beard. For the past 15 months, Kelman has been hitchhiking or busing around the country, staying with friends or at YMCAs, making a personal study of how Canadian cities light their streets — and how the virtually unnoticed shift to bigger, brighter streetlights is subtly corrupting the urban environment.

Gardiner and his shoal of experts, and the solitary Ralf Kelman, constituted opposing delegations before the city's Public Works Committee. The question: what kind of lights should be installed on a northern stretch of Yonge Street, Toronto's main drag?

Only a year or so ago, in almost any Canadian city, this question would scarcely have been debated at all. Anonymous engineers would have simply ordered whatever form of lighting, in their judgment, gives the most illumination at the least cost — usually this means sodium or mercury vapor — and city council, routinely,

would have approved their decision. This process has been going on, in its quiet way, for decades. But the fact that the nighttime look and feel of our cities has been changing didn't dawn on Kelman until last year. As an artist, he'd been building environmental sculptures and had become fascinated with neon signs and with the Art Deco styles of the 1930s. Then, strolling one night through the highrise thicket of Vancouver's West End, he suddenly realized that the friendly streets of his youth, lit by incandescent streetlamps, were turning blue. Engineers had replaced the West End's incandescent streetlights with uncorrected mercury vapor, a light source that bleeds the color out of everything, turning people and street-scapes a sepulchral bluey-grey.

Since he wanted to see the country anyway, Kelman got a bank loan and caught a train heading east. He'd decided to find out what was happening to light environments in every major Canadian city. In more than a year of wandering, he interviewed lighting engineers in most big Canadian cities, artists, National Research Council scientists, American environmentalists, manufacturers, lighting designers. He became an expert on a subject that the public is hardly aware of in Canada, and a saddened observer of Canadian nightscapes.

What he found across the country mostly depressed him. Calgary and Edmonton: "The most Americanized cities in Canada, competing to outdo each other in quantity of light." Regina was yellow and blue, a mixture of incandescent and mercury vapor. Ottawa was encouragingly incandescent. Montreal was getting worse but, in Kelman's view, redeemed by the hundreds of neon signs designed by craftsmen of the 1930s and 1940s. Then last November, he arrived in Toronto, and discovered "the last incandescent city in North America."

"It goes with the streetcars and the Victorian architecture," he says, "mellow and funky. It gives the place a quality that's becoming irreplaceable. Some of the lighting is 20 years old, but already the engineers are calling it 'old-fashioned.'" Basking in all that incandescence, Kelman decided to stick around for a while.

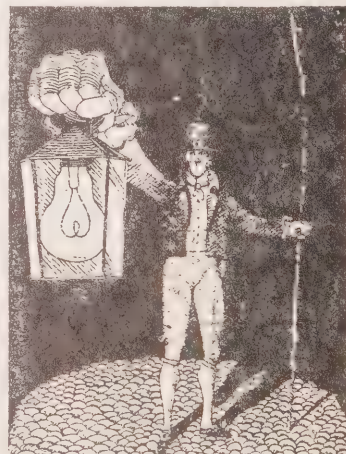
Perhaps because he wasn't selling anything or being paid by anybody, Kelman turned out to be a superb lobbyist. Within a few months he'd been on nearly every interview show in town, and had succeeded in turning on several members of Toronto's reform-minded council, including Mayor David Crombie, to the subject of streetlights-as-environment.

Kelman's basic point is that all public lighting, both indoors and out, should approximate as closely as possible the spectrum of natural sunlight. He has a briefcase full of scientific studies which indicate that uncorrected light affects people and animals in odd and disquieting ways (one U.S. experiment, for instance, found that rats reared under cool-spectrum fluorescent light had undersized gonads — which may explain to a number of wives why their office-worker husbands are less than ardent at bedtime).

At last September's meeting, the experts presented impressive evidence. High-pressure sodium lamps, an engineer testified, would use less power and cost only one-third as much as incandescent. Jack Ackroyd, the deputy police chief, told the councillors that brighter illumination levels on Yonge Street would cut crime — and cited statistics indicating that, on sections of the street where the lighting had already been upgraded, street crime had lessened.

Then Kelman gave his quiet pitch. It was based on aesthetics and the environment, but he cited economic reasons too. For one thing, he said, the incandescent lamps were already there. He argued that the higher illumination levels the engineering community is constantly striving for can be traced to the interests of a few U.S. manufacturers.

The decision wasn't even close. The committee, after four hours of debate, agreed with Kelman six to three. City Council endorsed the committee's vote a few weeks later. Yonge Street will stay the way it is — illuminated by an obsolete and wasteful light source, according to many experts, but awfully pleasant to walk around in.



A city's lighting: obsolete but soothing

"Any city can profit from its own mistakes but it takes a wise city to profit from the mistakes of other cities"

Mr. John McKay
 147 McLeod Street
 Ottawa 4, Ontario

33

Horrible and ugly on order

Ugly and horrible.

The description was applied to Ottawa's street lighting Tuesday by Mayor Pierre Benoit.

But the mayor wound up voting with the rest of board of control for the installation of the kind of lighting he doesn't like on stretches of Alta Vista Drive, River Road, Riverdale Avenue, Parkdale Avenue and Somerset Street.

"There are other battles to fight," he said.

Mayor Benoit said the bright overhanging lights on main streets are usually sought on grounds of traffic safety, but he liked the softer globe lighting used by the National Capital Commission on Clemow Avenue in the Glebe and on the new Portage Bridge.

★

Does the NCC plan to replace the ornamental lamp standards on Elgin Street and along the Mackenzie King Bridge? These frail lamp standards seem to be always askew and look unsightly along a main thoroughfare in the nation's capital. They are on Elgin between Wellington and Laurier streets.

The pedestrian globe lighting fixtures installed along Elgin Street between Laurier and Wellington have been damaged numerous times by various causes, and in particular by snow plows in the winter. The National Capital Commission has had to design a much stronger light fixture for this type of use. The present fixtures will be replaced with the new standard as replacement becomes necessary, a spokesman for the commission says. The globe fixtures on the Mackenzie King Bridge are heavy duty units but because of the nature of their placement are also subject to substantial abuse by vehicles. Although problems of maintenance must be overcome, it is felt that the scale and quality of light provided by this type of fixture contributes much more to the urban environment than the typical large, high intensity street lighting.

NOISE the destroyer of tranquility and the insidious unwelcome guest.

34

Air conditioner noise conviction is a first

RICHMOND HILL, Ont. (CP) — A dispute between neighbors over the noise created by a home air conditioner has led to Ontario's first conviction under the Environmental Protection Act, 1971, for excessive noise.

Mrs. Hary Lieberman of Markham pleaded guilty to one charge laid by her neighbor, Mrs. Neil Johnston.

Mrs. Johnston maintained that the central air conditioner in the Lieberman home

interfered with her family's use of their back yard because the noise reverberated between the two houses.

The case was remanded until May 29 for sentence.

Help, police, stop bad air

By RICK LYONS
Journal Reporter

The city's air and water pollution committee is being urged to move quickly and toughen local pollution control bylaws.

And if Pollution Probe gets its way, the city will adopt measures to curtail the future operation of cars in the capital.

But just how far the city can go to protect residents from the growing dangers of air and noise pollution is uncertain and will be examined in more detail March 21 when committee members meet with Police Chief Leo Seguin and municipal legal advisers.

A report prepared by Pollution Probe members Christine Epplett and James Gallagher points an accusing finger at growing volumes of traffic for causing the bulk of Ottawa's noise and air contamination.

Friday, March 1, 1974

The Ottawa Journal

The report examines the environmental impact of motor vehicles in Ottawa, noting that noise levels observed in many sections, particularly in the city centre, could impair the well-being of residents and interfere with the efficient performance of certain types of work.

While the city does have anti-noise regulations attempts to enforce the bylaw in the courts have been relatively unsuccessful, committee members have been told.

Taking a first step in what could turn into an important city anti-pollution campaign, the committee agreed to determine if it would be practical and financially feasible to convert the city's vehicle fleet to run on propane rather than gasoline.

The Ottawa Journal

Saturday, March 2, 1974

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

I
S

O
T
T
A
W
A

T
O

B
E
C
O
M
E

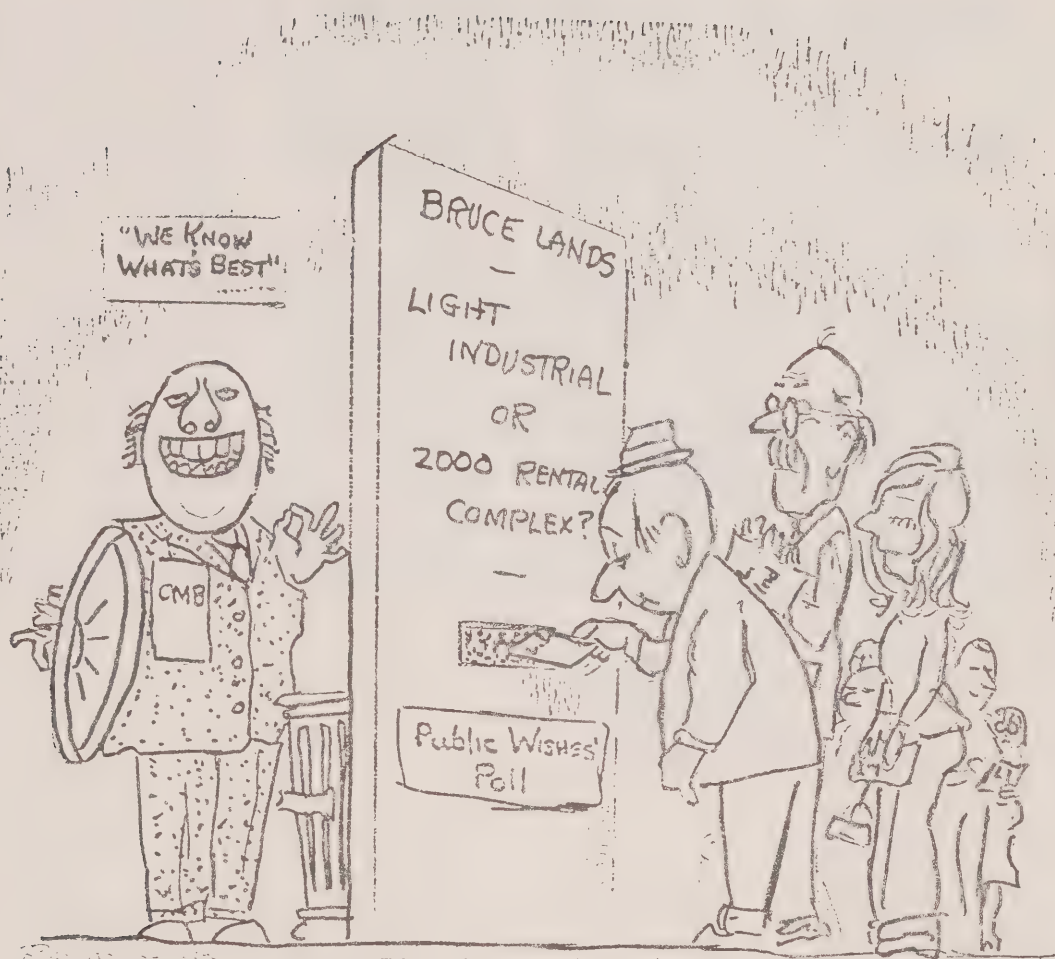
T
H
E

M
A
N
H
A
T
T
A
N

O
F

T
H
E
M
O
R
T
H
?

35



Participatory democracy

RESIDENTS

36

Monday, December 31, 1973

The Ottawa Journal

Bruce Lands controversy

Nepean residents lose zoning fight

By BRIAN CHADDERTON
Journal Reporter

A group of 94 Nepean homeowners has lost a bitter and protracted battle to prevent the rezoning of a large section of land on Baseline Road.

Although expressing sympathy for the residents, the Ontario Municipal Board has ruled their objections are not serious enough to quash a rezoning application on the controversial Bruce Lands.

The 31-acre parcel faces two subdivisions of single family homes — Bruce Farm and Qualicum Park. The township had applied to the board to change the existing light industrial zoning of the tract to high density residential.

After a stormy trip through council, where more than 200 residents voiced objections, the bylaw to re-zone the land was sent on to the OMB.

A two-man board heard eight days of evidence and legal argument from the township and Minto Construction, in support of the bylaw, and Campeau Corporation and 94 homeowners — represented by Toronto lawyer James McCallum — in opposition.

Residents' objections that a proposed 685-unit Minto project on the site would overtax existing schools in that area, were not accepted by the board. It accepted instead testimony from school board officials that no such strain would occur.

The board also dismissed objections by residents that roads and sewers would be overloaded and that the highrise towers slated for the land would cause property values to drop.

Residents' arguments that zoning in effect when they bought their homes should not be allowed to be altered later by the township, were also overruled by the board.

Although in the past the board has protected landowners who relied on existing zonings when they purchased homes, it isn't policy, it pointed out.

Only when such re-zoning involves changing land to high density within a single-family area would such protection be offered, it said.

Residents told the board they would rather have light industrial development on the land, than the 2,000 more people the rental complex will bring.

37

Council vote revives bitter issue

Bruce Lands—back to OMB?

The protracted, and at times bitter, Bruce Lands zoning dispute in Nepean may be headed to the Ontario Municipal Board — for the second time.

In December 1973 the OMB ruled against a group of Nepean homeowners who wanted a 31-acre parcel of land adjacent to Bruce Lands Farm and Qualicum Park subdivisions to remain light industrial.

The board refused to quash an application to have the lands rezoned to high-density residential. However, three conditions required by the board caught up Monday with township council and cast the whole issue into confusion.

When council deadlocked on a three-to-three vote an amendment covering the OMB conditions died.

"No one except the solicitors knows where we are going," said Reeve Haydon

after, Councillors William Kooops, Aubrey Moodie and Ben Franklin voted against the amendments regulating floor space, building heights and certain locations.

"We've lost our negotiating power and Minto (Construction Limited — who own the land) can ask for a judgment," said deputy-reeve Grant Carman.

"There are provisions (in the law) for the landowner to go directly to the OMB," said Sheldon Wiseman, who acted as legal spokesman for Minto at the meeting.

"Among the avenues open to us are to say to the board — 'here is a draft bylaw that covers what you require,'" he said.

Dr. Barry Thompson, major spokesman for the residents, said after the meeting that if council now opposes the rezoning "Minto doesn't stand all that great a chance of

winning" if it goes back to the OMB.

Dr. Thompson, however, said the residents are prepared to negotiate.

"If the township feels that residential development is preferable we might agree to a much lower density — even up to R-5, but with a maximum of 10 to 12 units per acre and no high-rise," said Dr. Thompson.

The residents, in their presentation, reiterated their contention that the proposed Minto project would generate a population of about 2,000 people — thus overburdening schools.

The residents contend the township has power to fully limit the type of industry that might locate on the land — keeping out any that would be detrimental to existing residential areas.

Reeve Haydon, Deputy reeve Carman and councillor

Al Loney were upset that any lasting reversal will cost the township about three acres of additional park land Minto agreed, through negotiation, to turn over to the municipality.

With the additional dedication, there would have been about 10 acres of parkland in the development.

"We stand to lose the additional parkland entered into in good faith," said Councillor Loney.

There was a suggestion that the matter be brought back to council when Councillor Bob Mitchell chairman of the planning board, returns from a month's absence.

Councillor Loney said Councillor Mitchell has been on record as supporting the amendment lost Monday.

Reeve Haydon said any amendment would have to be substantially different from the one defeated Monday.

Tuesday, June 11, 1974

The Ottawa Journal

Pinecrest

group:

38

The Pinecrest-Queensway citizens committee is confident it can defend itself before the province in any battle with the city over planning in the West End.

While the committee and city planners have worked closely in drafting a development plan "several areas of disagreement" have surfaced.

"The committee's position in relation to these areas of disagreement would be quite defensible by a professional planner," committee chairman David Hill Wednesday told a special meeting of the city planning board held at Pinecrest public school.

"In no case can it be said the committee's position is totally unreasonable and unsupportable.

"In this respect the committee has kept the Ontario Municipal Board in mind," Mr. Hill told the mayor and board of control who now sit as planning board.

"It is . . . a matter of judgment as to which position you adopt; that of the city planning branch or that of the . . . committee," continued Mr. Hill.

DEVELOPERS

"This isn't a threat. However, we expect many of the developers to approach the OMB," Mr. Hill said after the meeting.

The meeting of the planning board was not intended to reach any decision and was designed for information.

At the top of the committee's list of disagreements is the location of the Deschenes Bridge.

"The committee's position is that the bridge should be located as far north and east as possible and northeast of the filtration plant, even if this requires special pilings to support the bridge or its approaches," said Mr. Hill.

"The planning branch agrees in theory with the committee but, lacking cost and engineering studies, is unwilling to adopt such an exact and firm position," he said.

"Although a regional responsibility, the committee wants the city to adopt the position that the Britannia Arterial should not be built," continued Mr. Hill.

"(It) . . . will cut Britannia Park in two, will cut off the residents from the waterfront . . . will injure the character of Britannia Village and Belltown, which our draft plan has tried so hard to protect, and will destroy the quality of life in these areas as it is now known."

Mr. Hill, noting the area now has three arterials and one expressway, said if another arterial is required it should be located to the south.

"There is no justification for the Britannia Arterial," said Mr. Hill.

I'll wager that the residents will lose!

Thursday, June 20, 1974

The Ottawa Journal

39

Highrise ban

OMB reserves decision on Glebe zoning

Two members of the Ontario Municipal Board (OMB) reserved judgment Thursday on a rezoning which bans further highrise construction along the Rideau Canal for five blocks in the Glebe.

Opposing the action were lawyers for about nine property owners, including a man who wants to demolish a row of Victorian townhouses at Driveway and First Avenue and build a 10-storey apartment tower.

The rezoning was started last year by the Glebe Community Association and several homeowners in the area, endorsed by city planners, and approved without a dissenting vote by council last July.

An OMB rejection would be a serious blow for community groups in Centre Town, Sandy Hill, Pinecrest-Queensway and other areas where downzonings (rezonings of land for fewer and less intensive uses) have been recommended as part of new neighborhood plans.

However, the Glebe case is being considered on its own merits and won't necessarily set a precedent.

The rezoning affects most of the block bounded by Driveway, First Avenue, O'Connor Street and Patterson's Creek on the north; all of the block bounded by Driveway, Fourth and Fifth avenues and O'Connor on the south, and the

Driveway side of the three blocks between.

Three apartment towers already stand along the five blocks, two of them approved just before the ban. Nothing more intensive than row housing could be built under the new zoning.

The community association and the city planning staff argue that more apartment towers will aggravate traffic problems, harm the view from the canal and encourage replacement of low-level housing which is in good condition.

The Citizen, Ottawa, Friday, June 28, 1974

The Ottawa Journal

Friday, May 24, 1974

40

Balancing the rights of senior citizens and property owners Glebe debates a moral dilemma

By RICHARD LEE
Journal Reporter

The Glebe-St. James United Church is in the middle of "a perfectly balanced moral dilemma."

Members of the congregation who live in the area are opposed to the expansion plans of senior citizen lodges beside church property.

Steff-Kim Lodges decided to consolidate two houses at 174 and 176 Glebe Ave. into one structure by building an addition between them to provide 10 more rooms and an elevator.

The opposition comes from 88 homeowners on the street who object on the grounds that the enlarged structure would be out of character with the residential nature of the street.

Joyce Warren, who organized and circulated a petition among the homeowners said: "We are assuming that if the project goes ahead it may open the door to more commercial development."

Mrs. Warren said: "A lot of effort over the years has been put into trying to maintain this community as a residential area. Anything that threatens the character of this community as a whole should be opposed."

Although the plans for the expansion have been approved by the city, Lionel Kirby, owner of the lodges, is unable to secure a building permit until he is granted a "minor variance" from existing bylaws.

According to the bylaws a new structure must be set back 60 feet from the centre of the road. Mr. Kirby's houses are only 48 feet from the centre.

And, where rear parking is provided, the driveway leading to the parking area must be 12 feet wide. Mr. Kirby shares the use of the driveway with the church, and has legal control over only 10 feet 7½ inches.

However, Mr. Kirby had several alternative ways of getting around the bylaws.

The city can allow him to proceed by granting a minor variance from bylaws.

Or, Mr. Kirby could rent or buy the land required for the driveway from its present owner, the Glebe-St. James United Church.

The board of trustees of the church recommended to its official board that the church sell the property, which includes its manse, to Mr. Kirby. This would allow the project to proceed without a variance.

But the members of the official board, many of whom are homeowners on Glebe Avenue, passed a resolution not to sell their property to Mr. Kirby, and to oppose the city's granting a variance.

George Pike, chairman of the official board, said: "I have never seen a more perfectly balanced moral dilemma. We need more senior citizen housing, but the residents of the community are afraid of commercial development."

Mr. Kirby said he has been operating the lodges at a loss for the past four years, but believes he can put the operation on an equitable basis if he is allowed to proceed with his plans.

"Right now, we are operating two separate houses with two separate kitchens and two separate dining rooms. If I can consolidate the buildings I can cut costs by operating one large kitchen and one large dining room," he said.

"And the expansion will allow me to install an elevator for some of the older people who can no longer climb the stairs. The extra 10 rooms will generate more rent," he said.

"The only alternative to expansion is to hike the rents, now ranging from \$25 to \$360 per month, to the point where many of the residents won't be able to afford it," he added.

The church's decision caused an uproar with most of the senior citizens now living in the lodges.

"We don't want to have to move from here into an institution, and we can't afford to live in the more expensive places that charge \$12 to \$18 a day," said one resident.

"I have lived in the Glebe all my life and I want to stay here. Maybe some day some of the people who signed that petition will be old and will have no where to go," lamented another resident.

However, the situation is far from settled. The congregation could overrule the decision of the church's official board at their general meeting next Sunday.

Or, the city could resist the opposition of the residents and grant a minor variance at its next meeting on the subject, to be held June 6.

Either way Mr. Kirby said he must have the answer soon. A promise to finance the \$145,000 expansion expires in mid-June.

adjust" the law, and allow the "camel to put its head in the tent" to the disadvantage of the residents who have faithfully paid their taxes for years with the naive trust that the city would protect their interests. Ho Hum!



LIONEL KIRBY
... frustrated

There should be no "moral dilemma" here except for Steff-Kim Lodges who "decided" presumably in the interest of making extra bucks, "to consolidate two houses at 174 and 176 Glebe Avenue into one structure by building an addition between them" a decision which was a flagrant flouting of the rights of residents to a quality of environment.

My bet is that the city's committee of "adjustment" (It "adjusts" the law, i.e. breaks the law to suit the Developer) will



Glebe senior citizen home gets city okay for expansion

Journal Reporter

The city's committee of adjustment has granted permission for the joining of two homes on Glebe Avenue to create an expanding home for the elderly.

However, the owner of Steff-Kim Lodges, Lionel Kirby, may have to delay or abandon plans to connect the two homes for the aged at 174 and 176 Glebe Avenue should residents in the neighborhood pursue their battle to block the \$145,000-project by appealing the committee's decision to the Ontario Municipal Board.

When the committee of adjustment considered the application for the minor variances last week, Mr. Kirby's plans met with stiff opposition from surrounding homeowners and the congregation of Glebe's St. James United

Church—Mr. Kirby's immediate neighbors.

During the hearing, the committee was told the congregation was firmly opposed to the expansion scheme. However, evidence of one parishioner insisted the vote to object to the application was only carried by a six-vote margin.

While a home for the aged is a permitted use in the area, minor variance to the over-all zoning bylaw had to be secured before the two homes could be remodelled and turned into one large structure since the property would not conform with driveway-width and street-setback requirement.

The city's planning branch supported the proposed expansion that would increase the number of lodges by 10 units to a maximum of 42.

The planning branch indi-

cated the Glebe Avenue buildings could be used for less desirable purposes under the existing zoning regulations, like rooming, boarding or fraternity houses, or the buildings could even be demolished and a new apartment block erected.

Residents expressed concern the expansion scheme could spell problems for the neighborhood later, should the buildings consolidated buildings be sold and used for some type of more commercial venture than senior citizens' accommodation.

Ratepayers also pointed to the potential increase in traffic the expanded development could bring to the neighborhood.

The Steff-Kim Lodge's owner said the move to join the two structures is designed to improve conditions for residents and make the pro-

ject more viable since the running of two buildings makes it necessary to have dual dining room and kitchen facilities. An elevator is planned too.

There is a 21-day time limit during which opponents can file an appeal to the committee of adjustments decision and possibly force an Ontario Municipal Board hearing to resolve the issue.

Ho. Hum !!!

My prophesy of the 24th May has come true. The city's committee of adjustment has decided to break, sorry, to "adjust" the law, to the advantage of the entrepreneur and to the disadvantage of the residents, most of whom opposed it.

This is the way our neighbourhoods have been destroyed. Once again the Camel's head is in the tent. Ho Hum!!

Monday, June 17, 1974

The Ottawa Journal

SHOULD OTTAWA'S CENTRE TOWN BE MADE INTO THE "MANHATTAN OF THE NORTH" SO AS TO CREATE CUSTOMERS FOR THE CENTRE TOWN MERCHANTS? A SORT OF "HUMAN ZOO" SO WELL DESCRIBED BY DESMOND MORRIS?

42

Businessmen speak out

New concept plan for Centre Town

By JOHN FERGUSON
Journal Reporter

An alternate concept plan that takes issue with many of the proposals of the Centre Town Concept Plan was scheduled to be presented to Ottawa planning board as it met this afternoon.

The plan was produced in the last four weeks by M.M. Dillon Ltd., consulting engineers, for an aggregation of merchants, speculators and real estate interests calling itself "a group of concerned businessmen."

The impetus for the plan comes from the Bank Street Promenade Association, whose president, Mel Hartman, appeared at planning board a month ago to outline his organization's opposition to the concept plan produced by the 50-member Centre Town Citizens Planning Committee and city planner John Leaning.

The major thrust of the plan is against transportation and residential density proposals in the citizens committee concept plan.

It objects to the closing of Lyon and Metcalfe Streets to through traffic, arguing that adequate transportation facilities for the automobile must be maintained, not only to allow access to the central core, but to permit access to the Bank Street commercial area from throughout the region.

It suggests that the high-density residential area proposed for the land adjacent to Bank Street, east and west, should not be restricted to 11 storeys as suggested in the concept plan.

It states that proposed low-density residential neighborhoods between Kent Street

and Bronson Avenue should be reduced one block to run between Lyon Street and Bronson. The area between Kent and Lyon could be developed into good housing stock in this area would be encouraged but additional floor space could be built in the area in return for the provision of extra amenities.

as a "residential bonus area," which would allow high-density residential development.

The rehabilitation of existing suggests floor-space bonuses could be given for such things as large lots, well-shaped lots, limited lot coverage and enclosed parking.

The group's plan recommends that the area between O'Connor and Elgin Streets south of Somerset Street should not be retained as a low-density residential neighborhood as proposed in the citizen committee plan but should also be a "bonus area."

The alternate plan, in its appendix, takes issue with proposals in the citizens concept plan that accommodation should be provided for a wide variety of ages, occupation, income and marital groups.

"Centre Town should provide accommodation for tourists, short-term residents, single people and others who do not want to live in the suburbs," says the businessmen's plan.

"It is not necessary to have the full range of incomes, full range of age groups, full range of society throughout area."

It says that the Bank Street commercial area relies largely on residents of the whole region rather than on local area residents for most of its

business, hence the need to ensure adequate road networks to and from the area."

With this in mind, it suggests that parking should be close to the commercial area and not solely along a commercial zone of hotels and parking facilities just north of and adjacent to the Queensway as suggested in the Citizen concept plan.

The group says public transit "can help to reduce private automobile traffic, but it will not eliminate it unless a system of mass transit is devised which is more economic, more convenient, more comfortable than the known systems."

The report doubts that a system of rapid mass transit will be available in the area before 1984.

The report says the group doubts that the bicycle is becoming a way of life for a large percentage of the population, and therefore opposes a suggestion in the concept plan that a system of bikeways be constructed throughout Centre Town.

It does say, however, that provision for bicycles may be made on existing rights-of-way.

The group's plan generally agrees with suggestions in the concept plan that Centre Town should be predominantly residential in character and that there should be planning for an increase in population.

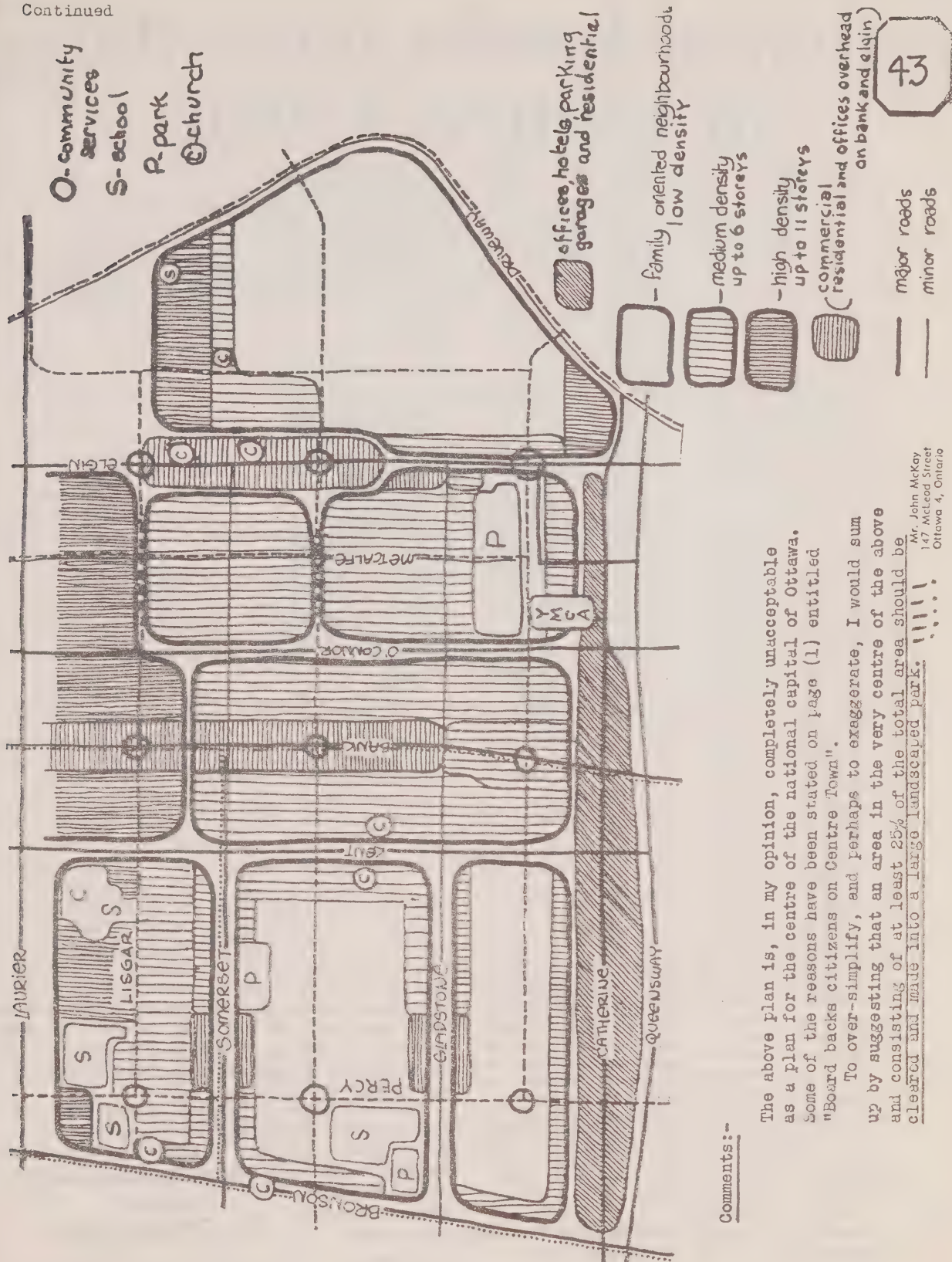
But it suggests the area cannot be considered in the same way as Sandy Hill or the Glebe.

The area "should offer a different, more intense and hence necessarily noisier environment," says the report.

The Ottawa Journal

Friday, March 8, 1974

Community Services
School
Park
Church



Comments:-

The above plan is, in my opinion, completely unacceptable as a plan for the centre of the national capital of Ottawa. Some of the reasons have been stated on page (1) entitled "Board backs citizens on Centre Town".

To over-simplify, and perhaps to exaggerate, I would sum up by suggesting that an area in the very centre of the above and consisting of at least 25% of the total area should be cleared and made into a large landscaped park. ||||| Mr. John

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

(1)

Board backs citizens on Centre Town

44

By JOHN FERGUSON
Journal Reporter

Ottawa planning board Thursday agreed to support most of a citizens' committee and planning branch concept plan which emphasizes centre town's residential character.

It includes even a commitment to at least test the feasibility of a radical roadway plan to limit traffic.

The board, after spending the first half-hour of its meeting venting concerns about the treatment they suffered at the hands of city council earlier this week, found itself in unanimous support of nearly all the concepts outlined in the plan.

The neighborhood study can now move into the next phase, the completion of a development plan, the details of how the broad principles outlined in the concept plan can be implemented.

The board has now committed itself to a development plan for the area which would see:

- (1) — high-density residential development in a strip from Bronson Avenue to Elgin Street north of Cooper Street between Elgin Street and the Driveway;
- (2) — medium-density residential development north of Somerset between Bronson and Kent, and in the area south of Somerset to the Queensway between Kent and Elgin Streets (up to six storeys);
- (5) — low-density, family-oriented housing south of Somerset between Bronson and Kent as far south as Catharine Street with bands of medium-density development along major arteries;
- (4) — a band of commercial with office and residential development overhead in a band immediately east and west of Bank Street as far south as Gladstone Avenue and on either side of Elgin Street as far south as Gil-mour Street;
- (5) — an area of commercial development with residential units overhead east and west

of Elgin from Lewis Street to Gladstone;

(6) — a low density, family-oriented residential area east of Elgin to the Driveway south of Somerset; and,

(7) — a band of office, hotel, parking and high-density residential development immediately adjacent to the Queensway reaching just north of Catharine Street.

The board's decision to back most of the concept plan represents an important victory for the citizens' planning committee and city planning branch whose plan is aimed at retaining the residential character of Centre Town while allowing development of commercial areas.

(8) The citizens' and planning branch concept had been opposed by "a group of concerned businessmen" who challenged the concept as too conservative and who argued for a more expansive plan allowing much more high-density development.

(9) The citizens' lost in two areas, north of Somerset, west of Kent and south of Lewis Street between O'Connor and Elgin.

The citizens had wanted both areas to be designated for low-density development while the board, on a split vote in each case, designated them for medium-density development of up to six storeys.

While the board supported height limits of 11 and six storeys for high- and medium-density respectively, it agreed that the possibility of "bonus-ing" whereby a potential developer might be offered extra storeys in return for extra amenities, should be considered throughout the area. (10)

The board spent nearly two hours discussing the traffic plan outlined in the concept before deciding to permit branch staff to test its feasibility.

people that this dangerous zombie plan indicates.

The traffic plan is aimed at reducing the amount of traffic passing through the area heading to the central core by closing Lyon and Metcalfe Streets to through traffic.

Len Coulter and Billy Joe both expressed concern the plan could adversely affect the merchants in the central area.

But citizens' committee chairman Brian Bourns, planner John Leaning and planning director John Reid all pointed out to the board that the closing of the streets would be carried out only in conjunction with a number of other measures, including increased public transit, increased costs of parking, park-and-ride schemes and possibility widening of other streets.

The board was deadlocked until Robert Chevrier and Trudy Wiltshire agreed on the wording of a motion which recommended the planning branch investigate the proposals while not ruling out the possibility of other solutions.

Comments:-

Is there in any of the points (1) to (10) any evidence of appreciation that OTTAWA is the Capital of this great country?

Is there any evidence of the existence of an objective to create beauty in Centre Town that will make Canadians proud and visitors admiring and envious?

All I can see coming out of (1) to (10) above is mediocrity: an unbelievably congested Human Zoo with 6 storey, 11 storey and higher buildings, built wall-to-wall, as they already exist in the Lisgar-Cooper-Somerset-Cartier area. Can anyone claim

that the quality of living that results from the lack of greenery and open spaces, is what we should have? Any city will in time profit from its own mistakes, but it takes wisdom to profit from the mistakes of others. Apparently those who thought out these mediocre ideas have never read about American experiences in for example, the Fruitt-Igoe congestion in St Louis, the Cabrini-Green congestion in Chicago, the Columbia Point congestion in Boston, and the Stella Wright congestion in Newark. As Desmond Morris points out in his book "The Human Zoo" congested living in an unnatural environment is almost always associated with every sort of violence, perversion, and neurotic behaviour. Statistics bear this out. Is this what we want for the centre town of our nation's capital?

Why are there no provisions for tree and grass-lined boulevards? Where has our far-sighted, artistic, imagination gone? God help us if we have become the short-sighted unimaginative money-oriented

(Continued)

The Ottawa Journal

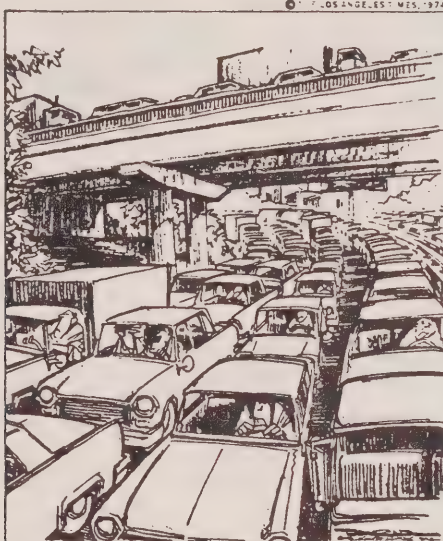
Thursday, April 4, 1974

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

OTTAWA - - - "MANHATTAN OF THE NORTH ? "

45

Beyond a doubt Ottawa's former natural character and charm has been lost. In former times location and setting and architecture characterized the city. Now the aim seems to be to discover how many highrise buildings can be jammed into the core, lately included are the N.D.Hqts, which NEVER SHOULD HAVE BEEN BUILT WHERE IT IS, 3 new "towers" for Albert Street, etc. etc., etc., There should never be another highrise building erected in the city core, unless we idealize Manhattan and want to finish the job of making Ottawa, the Manhattan of the North! Someone should bludgeon those myopic politicians who are permitting this, and point out that there are a thousand locations, beautiful locations, scenic locations, along the waterfronts, in neighbouring villages, where highrises might be located in a way not yet thought of.



" MANHATTAN OF THE NORTH: "

"Hell, this is worse than the West Side Highway into the first Manhattan! Our Riverside Drive is worse than theirs!"

Note:

The West Side Highway is an elevated six-lane, thunderously noisy, expressway which handles half of the commuter traffic into Manhattan.

HOW MUCH WISDOM ARE WE DEMONSTRATING IN THE USE OF OUR WATERFRONTS?

46



"I decided we ought to tell it as it is"

*Rusins
the Citizen*

This cartoon which appeared in the Ottawa CITIZEN recently, supports what I have always claimed, that a roadway next to a river front is a great mistake. The best that can be claimed for it is that it presents a nice panamara to the motorist at 40 or 50 miles an hour. The worst characteristic is that it acts as a barrier to anyone wanting to get to the waterfront. In this cartoon, the little boy and his dog are the victims.

I have always felt that people should be allowed to LIVE on the Waterfront! This could be achieved without restricting the general public. How? Simply build a series of high-rises on the shore not closer to each other than 1,000 yards. Each could have its warf in summer and its natural rink in winter. The land between the high-rises could be maintained as natural park land, open to the general public.

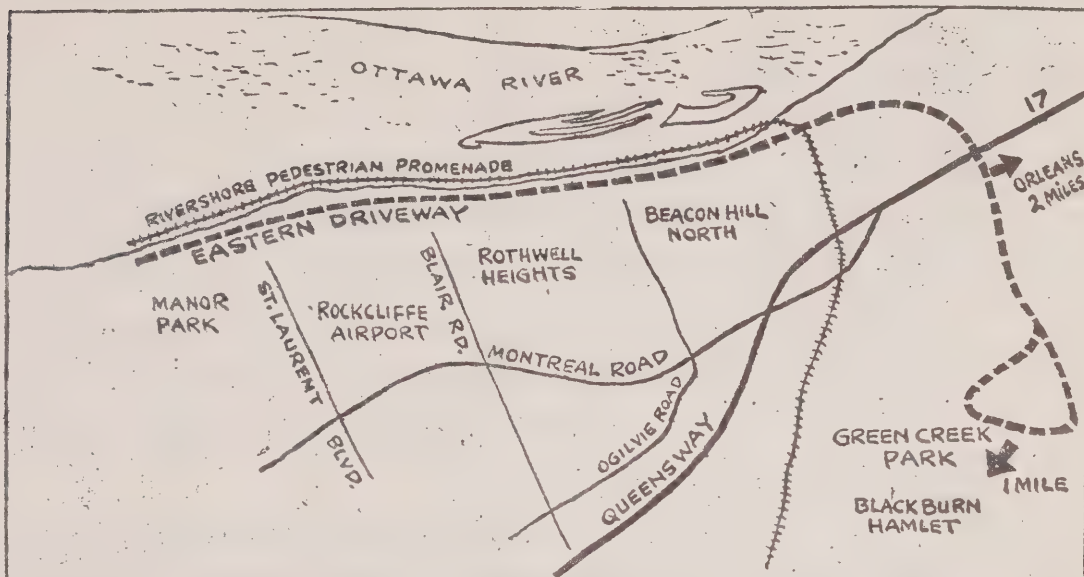
Access to each of the high-rises (or high density complex) would be by a lane running down from the main highway which would be at least 1,000 yards away. A parking lot for the complex or high-rise would be at the highway. Parking would not be permitted nearer the shore.

It is interesting that with our "Riverside Drives" we are again committing the follies of New York. Will 20 years see the erasure of Ottawa's own character? Have we passed the point of no return? Are we to become the "MANHATTAN OF THE NORTH?"

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

How Much Wisdom are we Demonstrating in the Use of Our Waterfronts?

47



People who are sensitive are beginning to become aware that a river front should be USED! The old pattern of running an automobile road near it so that the motorist would have a 50 m.p.h. panorama was stupid! I suggest that at 1,000 yd intervals there should be a housing complex ON THE SHORE with its own wharf. Between these complexes there should be natural parkland, open to the public. No car road should

be allowed closer than $\frac{1}{4}$ mile!

A parkway east

It is, of course, the sheerest of coincidences that the new Eastern Parkway unveiled by the National Capital Commission will wend its scenic way from beginning to end through the Ottawa-Carleton riding of Finance Minister John Turner! One should not have any unworthy thoughts about the impact of that "coincidence" upon the way the NCC arrives, in its own mysterious way, at its priorities.

But whatever its genesis, the parkway is a first-rate project. It is a long-overdue amenity for the fast-growing eastern section of the city and it should give new character to this somewhat neglected area. It will also enhance the whole national capital.

The parkway and its companion walkway will reveal splendid new vistas along a great river that has been too much shut off from the life of those who live in this city. The recovery of the river and the opening up of fine recreational land along the parkway is the great justification of the project.

Of course the roadway will also serve as an alternative transportation route to the heart of the city, as does the Western Parkway. But this purpose should be kept completely secondary. It should be a limited access parkway, particularly since it is to be only of two lanes. Moreover, the people of Canada should not be asked to pay the construction cost of a local traffic artery.

The challenge will be to open up the river-front, yet preserve it; to design a parkway which itself becomes part of the landscape. The NCC is probably better at this job than anyone else in Canada. And when the Eastern parkway is built (surely it can be finished sooner than five years hence), then the Southern Parkway and the Deschenes to Hull parkway should be undertaken — no matter whose riding they are in.

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario



Britannia right-of-way

Sirs: — On May 14 the Regional Planning Committee agreed "in principle" to reserve a road right-of-way along an abandoned railway line in the Britannia area. An extension of the Ottawa River Parkway would join the proposed Deschene Bridge with the Queensway and Richmond Road.

This proposed "extension of the Ottawa River Parkway" would in reality be a four-lane highway, an arterial road to be used by cars, buses and trucks. It would not only eliminate one of the most scenic portions of the bicycle path, but also destroy the recreational potential of Britannia Bay and prevent access to it. Furthermore, this proposed road would ruin the wildlife area near the Filtration Plant, sever Britannia Park from Lakeside Gardens and cut Britannia Village in two.

The necessity of constructing a major highway in this location has not been established!

I believe this is a matter of urgent concern, not only to Britannia residents, but to all the people of Ottawa.

H. RAY.

Ottawa.

Tuesday, June 25, 1974

The Ottawa Journal

Will the Regional Planning Committee and the National Capital Commission be the last planners in America to discover that the old practice of building of allowing highways and motor roads to be built adjacent to rivers and lakes has been abandoned and characterized as one of the most flagrant errors of the past?

Such highways near rivers and lakes, it is now realized;

- (a) create a barrier which cuts off the banks of the rivers and lakes from the residents,
- (b) by noise and fumes, so pollute the environs of the river or lake as to make them no longer attractive.

It is now generally accepted that the very minimum distance between such a highway and the bank of the river or lake should be one third of a mile.

Let us hope that in time the N.C.C. will rectify its past errors and that it will not again in the future ruin the river and lake fronts by cutting them off from the PEOPLE WHO LIVE IN THE CAPITAL OF CANADA.

Citizens declare war on big roads

By JOHN WYLIE
Journal Reporter

A group of Britannia area residents Wednesday served notice they are going to fight to the end to save their community from any "destructive" roadways.

According to the residents, if some of the roadways proposed are built "Britannia will die."

Their main concern is that roadways will tear through parkland and cut the village communities into tiny pieces.

The residents are opposed to building a proposed east-west road, dubbed the Britannia Arterial. They are also concerned that the north-south Highway 416 might be extended through Britannia.

Although they don't have any major objections to a bridge crossing the Ottawa River in the Britannia area, they want to make sure it doesn't have any adverse affect on the community.

Gordon Ritchie, newly-elected chairman of the com-

munity group known as Action Britannia, told the meeting that in the eyes of planners Britannia "is just a traffic island."

It was noted that besides the proposed new roadways planners are working on plans to widen a number of existing roads in the general area.

Derek Crain, a planner in private practice, stressed that unless residents exert a concerted effort the outlook for Britannia would be bleak.

He said it was imperative to work out a plan of action.

Mr. Crain noted that several levels of government have plans for the Britannia area.

"There will be political trade-offs and the net loser is the community," he said.

Time, he said, was extremely important.

The residents agreed to study a proposal by Mr. Crain that steps be taken to request a "crossing commission."

He suggested that such a body have representation

from the National Capital Commission, the city of Ottawa, regional government on both sides of the Ottawa River, provincial officials from both provinces and community organizations.

The purpose of such a commission, he said, would be to come up with a suitable site for a bridge crossing of the Ottawa River that would have a minimum impact on the community.

Although roadways were the main topic of concern, the residents attending the meet-

ing voiced displeasure at the growing number of high-rises in the area.

They said at present a substantial number of homeowners are living in the shadow of giant structures.

According to the residents, the Britannia area has become not only a fertile area for traffic planners who covet the vacant fields for massive roadways but as a paradise for "greedy developers who want to make a mint."

The residents vowed to fight both.

Thursday, March 18, 1976

The Ottawa Journal

ONLY WHEN THE MOTORIST HAS TO PAY, WILL A STOP COME TO THE INTRUSION OF THE MOTOR CAR AT THE EXPENSE OF QUALITY OF LIFE IN OUR CITIES

50

'Make drivers pay'

Lift road costs burden, says report

By BOB DOUGLAS
of The Canadian Press

A recent study concludes that road users should lift a road cost burden of almost \$1 billion annually from the shoulders of municipal and provincial taxpayers.

This can be done by raising the annual operator's and vehicle licence fees, says the study prepared for the Canadian transport commission.

It also proposes a vehicle-mile charge—using something like a taxi meter—or reorganizing fuel charges so that some types of vehicles pay more than others.

The report, written by economic researcher Z. J. Haritos of the transport commission, is an attempt to allocate road costs fairly. A commission spokesman said the report has been circulated across the country to provincial governments and other interested agencies.

The commission says it takes

no position on the views expressed by Mr. Haritos. Authority over highways lies mainly in the hands of provincial governments.

Using 1968 figures, Mr. Haritos says road costs which could be traced to users amounted to between \$1.8 billion and \$2.2 billion depending on estimates of road life and different accounting procedures.

But revenue from road users was only \$1.3 billion, leaving a "road deficit" of \$500 million to \$900 million. This deficit was paid by municipal and provincial taxpayers.

The author suggests shifting of responsibility for 50 per cent of the municipal police and provincial police budgets to the road users from the taxpayers.

The road user should also as-

sume the total cost of maintenance and construction of municipal roads, all municipal traffic control costs and part of the municipal right-of-way expenses. Municipal sidewalk costs would still be borne by the property tax payer.

Road users would also pay all justice costs for infractions of the Motor Vehicle Act and some of the cost of right-of-way of inter-city and rural roads.

Mr. Haritos recommends an annual operator's licence fee to pay for justice and police traffic control costs. The annual vehicle licence fee would pay inescapable road costs.

There would also be a vehicle-mile or fuel charge.

Based on 1968 Ontario road costs, Mr. Haritos says the annual operator licence fee should be raised to \$8 from the 1968 level of \$1.

Tuesday, January 29, 1974

The Ottawa Journal

The Question Which Every Traffic Engineer Should Ask in Dealing With a New Problem - - Can it be Solved WITHOUT Affecting Adversely, Quiet Residential Boroughs? - - If the Answer is "No" he Must go Back to "SQUARE ONE"

51

Highway 416

Road traffic needs to be contained, not aided

By J. E. MARSHALL

Highway 416 should not be viewed as a technological means of accommodating the mounting urban traffic to and from the downtown core because no matter where it is routed, it will not achieve that purpose.

There is a Parkinson's Law for traffic which states that private motoring expands so as to fill the road space made available. It is readily explained by the existing motoring potential and its growth relative to the physical constraints.

The mounting urban automobile traffic to and from the downtown core needs to be contained, not accommodated.

This is not the conviction, however, of the consulting firm conducting the Highway 416 study. Survey data reveal that the amount of north-bound road traffic entering the Ottawa area from outside is relatively small compared to the amount of internal commuter traffic. This has convinced the consulting firm to proclaim a changed purpose for the section of the highway serving the Ottawa-Carleton region.

In their words, "the major emphasis given to transit in the plan has meant that the primary function of 416 as a major link in an urban freeway system, has been modified. It now assumes more importance as the connection between the urban area and the provincial highway system."

This proclaimed change of primary function is a mistake. It is based upon the misconception commonly found in engineering studies that building more roads will solve our

J. E. Marshall is a resource economist with Environment Canada. The Journal welcomes contributions of not more than 800 words to the Opinion and Analysis page. Manuscripts must be typed and should be addressed to Opinions and Analysis The Ottawa Journal, 365 Laurier Ave., Ottawa K1G 3K6. Daytime telephone number should be supplied. The Journal cannot return unused manuscripts.

urban transportation problems. In the words of world-renowned economist E. J. Mishan of the London School of Economics:

"The piecemeal methods of engineers in the face of traffic problems differ only from those of the economist in being cruder. They turn on the location of 'growing points' in the traffic, and on a variety of formulae, based on traffic growth relative to road capacity, that yield critical ratios purporting to justify increased investment. These formulae are supplemented by ad hoc decisions on building bridges, circuses, by-passes, diversions, fly-overs and fly-unders, whenever something 'has to be done.' If the engineers could save us by such methods, or by even more grandiose ones, we should by now have had ample evidence of their success from the United States where, in many cities, municipalities' engineers have been bending over backwards for years in the en-

deavour to accommodate the motorist. Yet no relief is in sight. Far from it, cities like New York, Detroit, Los Angeles, lie prostrate beneath traffic that crawls about like armies of locusts devouring the very heart and soul of the city. One might have thought we could, as a nation, save ourselves some bitter experiences by tearing a page from the American diary. Apparently, however, we are determined to subject ourselves to the same experience by using the same piecemeal approach..." (E. J. Mishan, "The Costs of Economic Growth," Staples Press, London, 1967).

Mishan argues seriously for legal recognition of amenity rights. Separate facilities are strongly advocated, where those who revel in noise can live and where those who prefer the opposite have their own oases. (My one oasis in the dust and drouth of city life — Tennyson).

Indeed, he says, extension of choice in respect of environment is the one really significant contribution to social welfare that is immediately feasible. Recent development in the Glebe respecting control of traffic there is an ad hoc move in this direction.

We mistakenly believe that we have freely chosen the private automobile as the conveyance of the future. It is not our technology that needs modernizing, Mishan says, but rather the institutional framework of the economy. In other words, we need an institutional framework that internalizes the present external diseconomies.

Indeed, he argues, "under an institutional framework which, among other effects, had that of saddling the motorist with defraying to the full all social costs, including compensation payments for reducing the amenity of others, the traffic problem would disappear of itself."

Generally speaking, the transport economist has been as guilty as the engineer of failing to account for social costs. Mishan writes, "at a guess, I should put the measurable congestion costs of the transport economist at not more than one-twentieth of the total of social costs generated by motorized traffic..."

It is hoped that it will now be very clear that the opposition to the three alternatives proposed in the 416 Interim Report voiced by many homeowner associations is not merely emotional argument based upon short-term consequences.

A little reflection should persuade most men and women that the outer ring road advocated by those same homeowner associations is indeed the most rational alternative.

Very recently, The World Book Science annual, Science Year, has identified Morgantown, West Virginia, as one model city that is planning to trade its paralyzing street traffic for an efficient pollution-free, rapid transit system of moving people. While equally modern rapid transit is being planned for the Ottawa-Carleton region, it is disturbing that many of those responsible for its implementation exhibit all the postural traits of dilettantes.

Community groups snubbed

52

Highway 416 route settled

By Paul Workman

Citizen staff writer

After years of debate, planning and a host of recommendations, regional government's planning committee has settled on the route which should eventually link Highway 416 with downtown Ottawa traffic arteries.

Rejecting pleas from community associations, the committee Tuesday endorsed a \$30 million scheme to channel traffic onto existing Highway 16, just south of Fallowfield Road and, when the need arises, extend the roadway north to join with a proposed National Capital Commission parkway, east of Merivale Road.

If carried through, the roadway will cut into Pinhey Forest and built-up residential areas of Nepean Township before meeting the proposed NCC parkway.

When completed, Highway 416 will serve as the main link between Ottawa and Highway 401 as well as a commuter route for residents of Barrhaven and other areas southwest of the city.

To soften the blow, the committee recommended construction of an inner and outer ring road system, the proposal community associations have strongly pushed for at least four years.

Projections show the inner ring road either as the Knoxdale-Hunt Club Road corridor or the NCC parkway, which is included in current plans. A freeway route running south of Barrhaven and north of the Jock River has been suggested for the outer ring arterial.

Widen roads

Besides agreeing to protect the northern right-of-way for eventual construction of 416, committee members also approved corresponding eventual re-construction of other north-south arterials—Woodroffe, Greenbank, Merivale, and Highway 16—to four lanes to ease expected heavy traffic flow in the next 10 years.

Although it was originally forecast that extension of 416 past Fallowfield Road would not be needed for at least 10 years, or possibly 20 years, planning consultant J. H. Kearney said Tuesday the region may be forced to act much sooner than expected.

The committee's recent decision to permit growth of a satellite city on the east bank of the Rideau River, south of the Ottawa airport and to allow Barrhaven's population to reach 22,000, could have a dramatic effect on timing for the roadway.

Mr. Kearney, said the interim solution of dumping traffic onto Highway 16 might prove feasible if other north-south feeders were widened and if public transit was improved, but he warned committee members not to count on it.

Another Queensway

He said the proposed new growth area could also have a pronounced effect on what type of transit would be extended along the 416 corridor into the city core.

While the north-end link is proposed as a parkway-type route with conservative speeds, Con. Garry Guzzo said he foresees another Queensway. He and Ald. Bill Law, opposed the scheme.

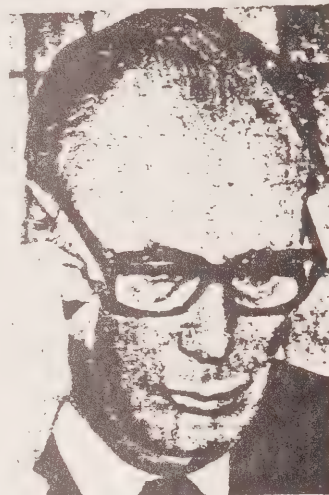
Nepean Deputy-Reeve Grant Carman, who chances to lose most for his stand on the issue, voted in favor of the route, saying it was the best of three alternatives.

Deputy-Reeve Carman, chairman of the planning committee, faces the backlash of 21 community associations in the township, which have merged to fight the highway routing.

"The one guy who can't survive this is me," the deputy reeve said, "but I don't see any other alternative."

The recommendation will be carried to regional executive committee and finally to the last hurdle, regional council.

Ed Puccini, a spokesman for the Nepean coalition of ratepayer groups, said his people plan to make a rebuttal to the recommendations.



Grant Carman
Best alternative

53

Ring road scheme favored for Highway 416 link to city

Editor, Citizen: Readers of Ottawa's daily newspapers are being asked today to fill in a coupon (ballot) to indicate their preference for a route for Highway 416 nearing the city from the south.

Full-page advertisements indicate that readers should choose from routes designated A, B, C and an alternative proposed by the community associations. There is also a space marked "other" for adding solutions preferred by any reader.

Anyone who has followed the lengthy discussions of the 416 study will note that this route A is not the same route A which has been discussed and shown on maps during 1972 and 1973. The new proposal is an attempt to avoid the problem of making a decision by the simple expedient of making the present twisty, rough, unplanned and crowded route of Highway 16 serve for 416.

The citizens' group proposal calls for Highway 416 to connect with a ring road or circular distributor which will permit traffic to make its east-west travel before entering the city at the point closest to its destination. This calls for the construction of a long-overdue Rideau River bridge south of the city, and the improvement of some arterial roads to offer more direct, less-crowded routes to everyone. This is not a new concept. . . it is used in many metropolitan regions to permit traffic to bypass areas it shouldn't have to enter. It offers efficiency, many choices and less problems. It also happens to be the almost unanimous choice of the participating groups.

The new "A" route, recommended by the consultant, would make the urban part of Highway 16

into Highway 416 for up to 20 years, while reserving the approach corridor of the original "A" route for future development. Anyone who has followed the problems of the Carleton Heights area (that enclave of the city south of the Baseline Road and west of the Rideau) knows that we have growth problems enough without anyone trying to justify the continuance of an old-time highway through our high-rise belt.

We support the ring road, or circular distributor solution, perhaps in combination with B or C, but certainly not the present "A" scheme, which would not permit traffic to bypass us. The ring road scheme would also permit better drive and park loading for rapid transit or bus transit, thus reducing traffic throughout the urban area.

K.O. Bardwell
Ottawa

This was the only solution suggested that placed an emphasis on lessening traffic and noise in the residences of the core.

Opinion poll

Sirs:—It's no wonder there were so few replies to the so-called opinion poll in newspaper ads recently on the issue of Highway 416.

As a practised hand in the field of information and media communication, seldom have I encountered such blatantly misleading and ill-conceived an example of public participation as that perpetrated on the citizens of the Ottawa-Carleton region.

The ad was obviously biased and blaming the lack of response on public apathy is a copout by the consultant group. What about the representatives of 20 or more community associations who devoted countless hours gathering information from their areas to provide the consultants with "public participation?"

The results released by the consultants prove nothing, except to indicate that the entire issue needs to be studied by professional urban planners — of which there are too few — who might determine the real answer to the region's transportation problems.

D. J. KONRAD.

Ottawa.

The Ottawa Journal

Friday, April 5, 1974

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

The Ottawa Journal
Wednesday, May 15, 1974

Metro News

54

'Here comes a north-south Queensway' — Guzzo

Planners okay new ring road

By NEIL WALDMAN
Journal Reporter

The regional planning committee Tuesday approved a series of Highway 416 recommendations that Ottawa Controller Garry Guzzo warns will ultimately result in creation of a north-south freeway.

Both Controller Guzzo and city alderman Bill Law dissented on recommendations that would channel Highway 416 traffic to Highway 16 near Fallowfield Road but still protect a right-of-way that meanders between Merivale Road and Woodroffe Avenue.

This right-of-way would connect with a so-called inner ring road — an extended Western Parkway.

Planners and transportation experts assured the committee that the proposed right-of-way wouldn't be needed for 10 or 20 years.

Controller Guzzo, however, wasn't satisfied.

"We're in for headaches. The highway is not going to stop at that location (the Western Parkway).

"We're in for greater problems than with 417.

"I can't live with it — I dissent," said the controller.

"We'd might as well be truthful and say here comes a north-south Queensway," warned Controller Guzzo.

"Eventually pressure will mount for a Queensway-type road from the Western Parkway to the existing Queensway and to the Centre Town area via Scott and Albert streets," he continued after the meeting.

Controller Guzzo favored a yet-to-be defined southern ring road that would disperse traffic along upgraded Moodie Drive, Woodroffe Avenue, Cedarview and Merivale roads and existing Highway 16.

The committee did adopt an amendment that "recognizes" the need for creation of a Knoxdale-Hunt Club Arterial and the southern Outer Ring Road.

The committee was told that the exact Outer Ring Road route likely would be determined within six to nine months at the earliest.

The approved committee call for construction of a new two-lane controlled access highway from the southern recommendations specifically Nepean boundary to existing Highway 16, just south of Fallowfield Road.

It would include at-grade intersections with Woodroffe Avenue, Merivale Road and Highway 16, and with rural side roads where essential.

The recommendations call for widening of arterial roads in the study area "as need develops."

Included are Greenbank Road, Woodroffe Avenue, Merivale Road and Highway 16.

The recommendations also promised "to continue with plans to develop vastly improved transit service in the study area," and "to monitor public attitudes as part of the regional transportation planning process."

The recommendations will be considered by regional executive and regional council.

The planning committee, in its six-hour meeting, failed to settle the routing of a proposed link between the Queensway and the MacDonald-Cartier Bridge.

The city favors an upgraded Nicholas-Waller street link, while regional planners back King Edward-Henderson Avenue route.

The issue was turned back to the planners.

Committee members agreed "in principle" to reserve a road right-of-way along an abandoned railway line in the Britannia area.

An extension of the Ottawa River Parkway would join the proposed Deschene Bridge with the Queensway and Richmond Road.

Many Britannia residents fear a roadway will ruin a wildlife area.

Alderman Law maintained that "nothing should be done until a real need is demonstrated."

"I suppose it's all right to save a right-of-way as long as nothing is done," he said.

55

CHANGE FOR THE WORSE - - - METCALFE STREET

We moved to 330 Metcalfe Street in 1914. On this street I spent my childhood. Let me tell you what it was like before change (for the worse) set in.

According to Harry and Olive Walker, in their book - "Carleton Saga", the Federal Government had great plans for Metcalfe Street:-

In 1902, the Federal Government, seeking a site for a museum and a park, demolished "Appin Place" and put up a baronial structure for its Victoria Museum. At that time the idea was to create a Mall of Metcalfe street with its splendid residences of impressive Canadian names - Booth, Sifton, Perley, Murphy, Birkett, Fielding, Davies, Ritchie, Haggart, Soper, Keefer, Powell. With the massive museum at one end and the Gothic spires of Parliament Hill on the other, it was to be the Princes street of Ottawa.

In explanation:- Princes' Street In Edinburgh is known world-wide for its beauty. It borders Princes' Gardens at the foot of Edinburgh Castle. - - "Appin Place" was the Victorian style stone mansion built by the Stewart at the end of Metcalfe Street where the Victoria Museum now stands. They owned a wide stretch of land here a subdivision called Stewarton.

William Stewart was an outstanding pioneer of Ottawa and a contemporary of Philemon Wright, the founder of Hull. He was a member of Parliament in Toronto. His son McLeod Stewart, after whom McLeod Street was named, was Mayor of Ottawa. Catherine, Flora, and Isabella, his sisters gave their names to the streets in this area.

The Walkers describe the residences as "splendid" and splendid they were. Let me describe a few.

At 336 Metcalfe, next to us, lived W.J. Gerald, a deputy-minister, a scholar, and a distinguished gentleman. The Gerald grounds were spacious and beautifully landscaped with shrubs flowering from spring to autumn. In their back yard they had fruit trees, grape vines, and a well-kept garden. Their house was large, with three stories and verandas on two sides.

Across the corner from the Gerald's was the Chamberlain home with large landscaped grounds extending from Frank to Gladstone, fronting on Metcalfe Street, and extending about 200 feet in depth. This was a show place all year round.

The Thomas Birkett place at the corner, the north-west corner, of the Waverly-Metcalfe intersection is still an impressive building despite commercial mutilation. The Birketts had a model brick stable where they kept their Hackney horse. They also had a small henhouse where they kept about twenty hens of an exotic breed, Auconas. They had a hemispherical feathered head. Now we children loved to watch and talk to their groom and coachman, an affable Irishman by the name of Patrick Mcullen.

Similar gracious residences extended along Metcalfe street until you came in sight of the Parliament Buildings. Looking back you could see the tower of the Museum at the end of the rows of trees that bordered the street.

Metcalfe Street, once the pride of its residents, and of Ottawans in general "Ottawa's Princes' Street!" is now ugly - ugly - ugly. What a change! For the worse. No grass. No trees. Apartments built to the sidewalk edge. Untidy parking lots, a pizza shop.

This is what happens without control. This is what happens when the almighty buck is the only incentive!

ARCHITECTURE - THE BEAUTIFUL & THE UGLY

56

What is beautiful and what is ugly in architecture? This has traditionally been considered as subjective. "Beauty is in the eyes of the beholder", they said. In the fairy tale, hundreds of the King's subjects convinced themselves that the King's clothes were beautiful although he was in fact naked. They were afraid that they would lose face if they did not hypnotize themselves into believing the King had on beautiful clothes. I suspect this may in part explain the affected drooling over pseudo-art.

Now fortunately some progress is being made in objective analysis of the reaction to beauty. It has been established that beauty is not in the eyes of the beholder. It is in the inferotemporal cortex of the brain and it is genetic, a heritage at birth.

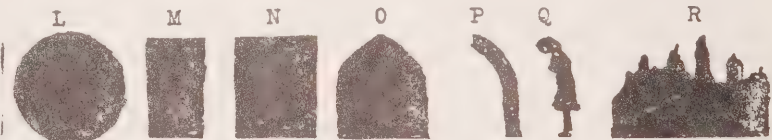
In the late 1950's the psychologist Heinrich Kluver and the neurosurgeon Paul Bucy discovered that the inferotemporal cortex responded in varying degrees to shapes held in front of the eyes. The technique used was to place microelectrodes into individual neurones in the inferotemporal cortex of a monkey, and then to show the monkey the silhouettes similar to those below. The researchers were amazed to find that some shapes excited or stimulated the monkey more than others.

SILHOUETTE NUMBERMONKEYSTRENGTH OF STIMULUS

1 1 1 2 3 3 4 4 5 6

Evidence from brain-damaged patients suggests that a similar reaction exists in humans. It is reasoned that these reactions to shapes increase as the shape mimics anatomical features and postures. Shapes that are geometric and simple have little stimulation or appeal. I was told once by a member of the Canadian Group of Seven, that one of the most moving features of the painting, "The Angelus" was the stooped over head-bowed stance of the two figures. He said that the Gothic arch was attractive because it mimicked that stance. That was in 1933. He was ahead of his time.

Perhaps one might hypothesize on how certain geometric shapes stimulate man. If you wish to get one explanation from an ethologist you should read Desmond Morris' explanation of the obvious stimulation to the male of the sight of female breasts. He reasons that they are stimulating because they mimic the primates buttocks! There seems to be good reason to support the following human responses to the silhouettes shown.

SILHOUETTEMANSTIMULUS STRENGTH

1 1 1 4 5 6 3

To recapitulate. Geometric shapes are not emotionally stimulating. Shapes that mimic human features and stances are. The greater the similarity, the more they are stimulating.

One could conclude from the silhouettes for man that:

M indicated that plain highrises, plain doors, and plain windows are not beautiful.

N gives the same indication

O is more beautiful

R perhaps mimics an arboreal skyline

Annex 57 gives a practical example of the application of the above to Ottawa architecture

ARCHITECTURAL DECADENCE

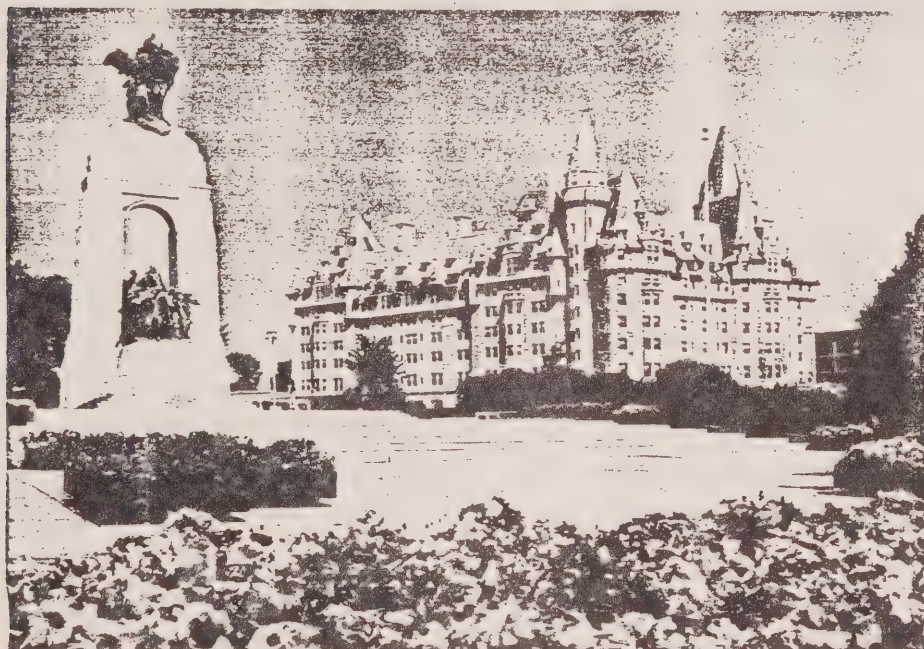


The National Arts Centre, Ottawa, Ontario, Canada.

Photo: E. LeMay, John Hinde Studios

On the left, the National Arts Center
Geometric, mechanical ugliness

On the right architecture as it
was before change for the worse.



These two creations on Confederation Square are among the most admired by visitors. They are immediately recognized as beauty in stone. Manhattan-like high rises, and human filing cabinets are recognized for what they are, engineering achievements and architectural decadences

John H. McKay
147 McLeod St.
Ottawa, Ontario
K2P 0Z6 Tel. 232-4533

APPENDIX "NCR-39"

BRIEF TO THE

JOINT SENATE-HOUSE OF COMMONS COMMITTEE ON THE
NATIONAL CAPITAL REGION

Submitted by the

Ottawa West Citizens' Committee

April 29, 1976

Gentlemen:

As chairman of the Ottawa West Citizens' Committee, I have been requested to express to your Joint Senate-Commons Committee our deep concern over matters which vitally affect not only the Federal Government but this city as a whole and our sector of it in particular.

Now that we are more thoroughly acquainted with the internecine policies of city management, we are collectively appalled at what appears to be an almost total lack of co-ordination between the National Capital Commission, the City Council of Ottawa, the Regional Council of Ottawa-Carleton, and the Ontario Municipal Board. This is hardly an academic matter with us, to be treated with polite disinterest, since we are caught in the middle of a situation where little or no attempt has been made heretofore to create coherent unity in either aim or activity for the development of this capital city. In fact, it passes our understanding how frequently conflicting governing bodies dare even pretend to inject the least intelligence into future planning without the closest co-ordination and co-operation. Perhaps nothing can give more concrete proof of this than the National Capital Commissions' complete silence on its own project of the Carlsbad Springs development when the Regional Government was in the act of deciding where to institute and promote the city's future growth. On reaching a decision, and mark you, without one publicized dissenting word from the Commission, the Regional Council designated the future growth area as that south of the city. This inaction of the National Capital Commission is even more astonishing when it is so obvious that the only way in which greater Ottawa should have expanded to use existing arterials and cause minimum disruption of current residential areas, is certainly to the east. What, or dare we ask, who gagged constructive comment at that time?

First, may we suggest that an action committee be immediately constituted to consist of not only responsible, but politically empowered, representatives from the National Capital Commission, the City Council, the Ottawa Regional Council, the Ontario Municipal Board and, by no means least, vigorous representatives from every citizens' committee directly concerned with each project under consideration. We deem it wise that the alderman from the affected ward be present in a consultative capacity, but not as chosen representative since his position might be unhappily compromised by political bias or pressure. This structure would eliminate unnecessary ambiguities, allow the citizenry a vital voice in decisions and lead to constructive action for the ultimate benefit of the city.

Although this recommendation may appear revolutionary to those who profit by present chaos, we ourselves consider it a long-overdue expression of the most pedestrian common sense. Moreover, we find it well-nigh incredible that, after years of civic co-existence, between three governing bodies, with

ever available consultation by a fourth (the Ontario Municipal Board), we as citizen-amateurs must point out the obvious and perform reconstructive eye surgery on political professionals! We are, of course, aware that structuring such a committee lies strictly under executive jurisdiction but may we remind its legislators, that concrete decisions now will not only have far-reaching consequences to this city, but may seriously affect their own political futures. A roused citizenry has been known before this to turn a thin majority into a powerless minority - as many with uncomfortably long memories may surely testify. Since, therefore, we the governed must survive by, or suffer from, conclusions currently reached, we must insist on unequivocal action in this matter - intelligent, realistic, shorn of the usual tactics of bureaucratic delay - yet above all, action now!

Second, in Ottawa West we are interested primarily in the residential future of our area, yet deeply sympathetic and concerned with the wellbeing of our neighbours in contiguous wards. Specifically, in view of the rumoured expansion of both the buildings and the working force in Tunney's Pasture, it is imperative that the traffic problem it has already created be solved, not by a widening of Scott Street, which will immediately reduce living in this area from assurance to mere endurance, but by the establishment of new and effective routes of access and egress to and from Tunney's Pasture. One glance at the attached map will indicate how easily national government can solve its self-generated problem by wise and efficient use of its own Ottawa River Parkway. What could be simpler logistically than opening two short roads across that gap to meet the requirement? During busy hours it would thus divert from Scott and nearby streets that increment of its working population which lives in Hull and its neighbouring towns.

Since lawyers and governments are ever most amenable to proof by precedent (however inapposite), may we point out that our case has already been established by pre-emption of the Parkway, a year since, solely for bus traffic during peak hours. That this project is still delicately called "experimental", though manifestly instituted for reasons of pure necessity, merely enhances the logic of our position.

Third, since major arterials can and do make or break any residential area through which they pass, we consider it a necessity to effect a bypass for vehicular traffic from both north and south of the city, so that its present intolerable burden on living room on such residential streets as Ross and Parkdale may be eased, by directing traffic toward more efficient and less disturbing routes. As a concrete suggestion, therefore, we strongly advocate a two-way arterial proceeding north and south along the existing but now unused CPR right of way which passes through the LeBreton Flats and minor commercial districts still but sparsely populated. This would serve the dual purpose of cutting down traffic on overcrowded Scott Street and establishing direct contact through the Ottawa River Parkway with Tunney's Pasture. If then, that route were further extended by a bridge through LeMieux Island to Hull, it would not only improve contact between the two cities but open a means of more rapid transit to those who live in one community and work in the other. (See Map)

Expanded bridging has long been an unquestioned concept in planning co-ordinate urban development on both side of the Ottawa River. With cheaper housing already available in the greater Hull area, a steady exodus of the working population in that direction is not only inevitable, but has already begun, with its attendant problems of increased commuting activity. Since by far the highest percentage of workers migrates to Ottawa from the Hull area, a bridge to continue the twinned arterial north becomes an increasingly urgent imperative, even more so than a similar linkage from Lucerne to Britannia. It would appear therefore, that the realization of the above suggestion should be granted the highest priority in creative planning for the immediate future. If then the twinned arterial, as we envisage it, were immediately implemented, it would provide an excellent solution to many present problems and a reliable instrument for resolving many others yet to be faced in the foreseeable future. As you will agree, the sole justification for both your Committee and ours is the urgency of preparing now, not for tomorrow only, but with some prophetic wisdom for fifteen to twenty-five years hence.

Fourth, the problem of excessive traffic could hardly be more acute than it already is on Island Park Drive - a focus of intense interest to the City, the National Capital Commission and, even more specifically, to Ottawa West. During too many years, this attractive driveway has been overwhelmed by such density of traffic that it almost destroys its unusual residential charm. Since no one who has bought or built on that thoroughfare will continue to allow his safety to be jeopardized and his street permanently defaced by ever-increasing traffic over pavements never designed to carry it, we urgently request as a major imperative that this driveway be downgraded and restored to its deservedly unique scenic beauty. To achieve this, the present direct access to the Champlain Bridge must be cut off and vehicles directed through existing roads to a major collector route. The Regional Council, having long forseen the possibility of a north-south corridor in the West End, have for years been buying up properties on Tweedsmuir Avenue, presumably with that objective in mind. In a recent article, Alderman Nichol has written strongly against dividing this portion of Ottawa West by so mutilating an arterial and suggested with the complete concurrence of our own and neighbouring communities that Highway 416 be connected with an inner ring road. We sincerely hope that this expression, not only of her opinion, but that of the entire City Council as frequently reiterated will be regarded with the complete attention it so eminently deserves by the Ontario Municipal Board. If, however, the latter, rejecting our joint civic opinion, decides in favour of this corridor making a direct linkage with the Champlain Bridge, Island Park Drive could be joined to it by the indirect means mentioned above.

Fifth, it is the opinion of the majority of this Committee that the future enjoyment of residential facilities in Ottawa can best be ensured, not by an unlovely urban destruction of excellent peripheral agricultural land, but by intelligent planning of growth within limits clearly defined by the desired quality of life acceptable to Ottawa's present community. Wise planning now will ensure both the beauty and efficiency of this Canadian showplace for generations to come and will justly earn their gratitude. May we therefore unite to plan our growth, avoid the usual vulgarity of sprawl and the unnecessary

destruction of a proudly residential city by the glutting traffic of demanding satellite communities.

Sixth, as the citizens of Ottawa West are deeply involved with any future planning and action of the National Capital Commission (with Tunney's Pasture our closest neighbour!) we urgently and respectfully request immediate factual information on the following:

1. Has the National Capital Commission any specific present or future plans for acquisition of land in the Mechanicsville sector?
2. What are the Federal plans, if any, for the Zagerman property recently purchased by the National Capital Commission?
3. Has the National Capital Commission any plans for Laroche Park which appears on the current maps of the LeBreton Flats study area?
4. What plans does the Commission contemplate for the projected incinerator for this end of the city? If, as suggested, it is to be located in LeBreton Flats, where will it be situated? May we add, very distinctly and firmly, that the citizens of Ottawa West are unalterably opposed to its location in the Mechanicsville area. Moreover, even if, with the most advanced technology, the incinerator be as free of ash and other pollutants as possible, how can it be fuelled and fed without greatly increasing traffic and its corresponding noise irritant?

Seventh, we feel it a matter of urgency that the City Council be continuously informed of every planned action of the National Capital Commission, and vice versa; that all citizens be kept at least equally informed through their committees, before, not after, any plans are implemented. We in Ottawa West are maintaining a continuing committee for steady contact with these bodies and dissemination of such information to the areas concerned. It is to be hoped that other citizens' committees throughout the city see fit to follow our example.

Eighth, admittedly a more minor consideration, yet one which will be helpful not only to Tunney's Pasture but to Ottawa West, would be the opening up of recreation and social conveniences in Tunney's Pasture not only to its own employees but also to the residents of Ottawa West. We keenly feel our serious lack of facilities in this area. Such contact could only lead to a closer and more harmonious relationship with mutual understanding and forbearance between the residential and working sectors in this area, and could moreover lead to much more effective use of these facilities.

There are, of course, many other vital problems which invite thorough discussion here, but rather than inflict them on your committee at the moment, we would prefer to advance them either in the action committee mentioned above, or if necessary, in brief for your consideration at a later time.

Lastly, in this American Bi-centennial year, may we take deliberate liberties with the immortal words of Thomas Jefferson: "We hold these truths to be undeniable" that even Ottawa, daunted by the

encroaching bulk of government and more so by its cost, has still "an inalienable right to the preservation of life, liberty, and the pursuit of happiness."

Summary of Recommendations

1. A joint committee be established comprised of representatives from the existing governing bodies in Ottawa as well as representatives from involved citizens' committees to plan the future development of this city.
2. Routes of access and egress be opened between Tunney's Pasture and the Ottawa River Parkway to share with Scott Street the burden of traffic during peak hours of the day.
3. A two-way arterial be built along the existing CPR right of way to be continued by bridge through LeMieux Island to Hull as a priority of greater importance than the proposed linkage between Britannia and Lucerne.
4. Island Park Drive be down-graded from the arterial it has become to the scenic driveway it was meant to be, and that to complete its protection, it be connected by existing roads to a major collector opening upon the Champlain Bridge.
5. The Ottawa West community, as well as other groups in the city, opposes peripheral destruction of excellent farm land in the interest of urban sprawl, but we generally favour planned, intelligent growth which will preserve this city's beauty and residential dignity.
6. The citizens of Ottawa West, who are most vitally concerned, respectfully request factual and detailed answers from the National Capital Commission on the four specific issues as outlined above.
7. The Citizens' Committee of Ottawa West requests information on all plans of the National Capital Commission before, not after, these are implemented and on the same timetable as the City Council.
8. To ensure their maximum use and improve mutual relations between the working and residential population of Ottawa West, we request that the federal government and the City of Ottawa jointly undertake to plan and operate recreation and social facilities in Tunney's Pasture to supplement Ottawa West's grave lack of such areas for mental relaxation and physical activities.

Very truly,

Wallace B. Shute, M.D., F.R.C.S (C).

Chairman, Ottawa West Citizens' Committee

FIGURE 2-4 PLANCHE PLAN OF ROADS PLAN DES ROUTES



LEGEND - LEGENDE

- FREEWAY
AUTOROUTE
- DRIVEWAY
CHEMIN
- PARKWAY
PROMENADE DE LA C.C.N.
- ARTERIAL
ARTERE
- MAJOR COLLECTOR
COLLECTRICE MAJEURE
- MINOR COLLECTOR
COLLECTRICE MINEURE
- ROADWAY PROPOSAL
PROPOSITION SUR LE RESEAU ROUTIER

NOTE: THIS PLAN MUST BE READ IN
CONJUNCTION WITH THE
WRITTEN TEXT

REMARQUE: IL FAUT AVOIR CE PLAN SOUS
LES YEUX EN MEME TEMPS
QU'ON LIT LE TEXTE

AREA TRANSPORTATION ETUDE DES TRANSPORTS
OF
FOR THE CITY OF
OTTAWA

DI QUARTIER
POUR LA VILLE

APPENDICE «NCR-37»

LE MALADROIT INEFFICACE

Mémoire rédigé pour présentation au Comité parlementaire
mixte de la région de la capitale nationale
par le conseiller municipal, M.Brian Bourns

Au cours de ma brève carrière de fonctionnaire municipal élu, et de mes activités antérieures en tant que journaliste et notable local, j'ai suivi très attentivement les travaux de planification de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et du gouvernement fédéral par l'entremise de la Commission de la capitale nationale. Dans le présent mémoire, la plupart de mes observations porteront sur ces travaux de planification, attendu que je pense que les solutions à apporter à la multitude de questions qui demeurent en suspens, sont d'une haute importance pour l'avenir de notre région urbaine.

En pensant à la teneur possible de mes observations, j'ai été initialement tenté "de me ranger du côté" de la municipalité régionale contre l'intrusion visiblement injustifiée du gouvernement fédéral et de la C.C.N., en particulier dans des domaines qui relèvent de la compétence de la municipalité. Il a été très tentant et il aurait été très facile de parcourir la liste des transgressions: appui financier insuffisant sous forme de subventions à la place d'impôts, imposition des décisions du gouvernement fédéral en matière de planification, dans la création de la Ceinture verte, destruction de LeBreton Flats, refus d'accorder des terres pour répondre à l'expansion de la région sud, refus mesquins de fournir des terres pour l'exécution de divers projets municipaux, intervention arbitraire au sujet du centre Rideau, démolition du centre-ville de Hull, et enfin, l'incidence considérable que la modification des politiques gouvernementales en matière de location a eu sur le

centre-ville d'Ottawa, la construction du pont du Portage et bien entendu, le plus important, le document intitulé "La Capitale de demain" qui semble actuellement guider la politique gouvernementale en ce qui concerne l'octroi de terres appartenant au gouvernement fédéral et de fonds pour le financement des transports en commun municipaux, des routes et des projets d'entretien.

Mais c'était trop facile, particulièrement puisqu'en fait, il y a des domaines où la politique du gouvernement fédéral est plus éclairée et serait plus avantageuse pour les habitants de la région, indépendamment de l'ensemble du Canada, que ceux de la région elle-même.

Il est évident que rien n'aurait un effet plus positif sur le prix des logements dans la région que l'aménagement de terres appartenant au gouvernement fédéral à Lebreton Flats, à Woodroffe-Baseline et peut-être à Carlsbad Springs. Et juste aussi nettement, rien n'aurait un pire effet sur le prix des logements et l'environnement physique des localités existantes que l'aménagement de la région d'expansion sud proposée par la municipalité régionale.

L'inclination générale de la C.C.N. quant à l'amélioration des transports en commun est également préférable au plan similaire de la région accompagné d'un programme d'envergure de constructions routières.

Donc qu'en résulte-t-il? Le gouvernement fédéral emploie actuellement des tactiques antidémocratiques en vue de la réalisation d'objectifs qui dépassent ses préoccupations et ses besoins effectifs et immédiats. Croyant à la nécessité d'un pouvoir local démocratique étendu, je ne peux pas souscrire à ses activités, même dans les domaines où le gouvernement

fédéral adopte actuellement une position que j'approuve.

La manifestation du régime démocratique au niveau local continue à faire, ce que je pense être des erreurs grossières et irréparables dans la planification de l'avenir de la ville dans laquelle nous habitons.

Quel genre de changements pourraient apporter les améliorations positives recherchées par la C.C.N et le gouvernement fédéral tout en préservant et renforçant la démocratie locale et le droit de regard du citoyen sur sa ville.

Le simple renforcement des pouvoirs de la C.C.N n'éliminera pas seulement le deuxième objectif, mais entraînerait également les lourdes erreurs que va commettre la C.C.N sous prétexte de faire de notre ville une capitale nationale grandiose.

La simple suppression du rôle du gouvernement fédéral nous abandonnerait à l'attitude d'expansion et d'aménagement à tout prix caractéristique de notre actuel conseil régional.

La solution que je propose est celle que vous avez déjà entendue auparavant, la même qu'a proposée mon "chef" M.Coolican, et d'autres dirigeants municipaux. Je propose que, dans le processus de planification, le gouvernement fédéral et la Commission de la capitale nationale jouent un rôle similaire à celui de tout autre important propriétaire foncier.

Mais je dois souligner que ma proposition découle d'un objectif diamétralement opposé. Après avoir bien réfléchi, je pense que l'adoption de ce rôle renforcerait l'influence du gouvernement fédéral au lieu de l'affaiblir, particulièrement dans les domaines où elle serait très avantageuse.

Je ferais remarquer que l'attitude inflexible actuelle de la C.C.N a donné très peu de résultats. En dépit de tous les "atouts" que détient le gouvernement fédéral, la municipalité régionale l'emporte dans le différend en matière de planification, non par la persuasion, mais par l'action, la région d'expansion sud sera aménagée avant que la C.C.N ne cesse de préférer ses menaces inutiles. La route 416 aura ravagé les quartiers ouest avant que la C.C.N ne cesse de nous faire part de son refus de fournir des terres. Il est possible que nous soyons obligés d'exproprier un plus grand nombre d'habitations pour le faire, en dépit de toute opposition ou de la C.C.N.

Et les terrains de Woodroffe-Baseline demeureront vides tandis que la C.C.N continuera à insister sur la nécessité de la Promenade de l'ouest pour permettre aux touristes d'effectuer des excursions à 7h30 le matin. Je ne sais pas si vous vous en rendez compte, mais la planification des travaux en ce qui concerne les terrains à Woodroffe-Baseline a pratiquement cessé à cause du différend soulevé par la promenade et de la construction possible d'immeubles de bureaux à cet endroit. La C.C.N a une position, la municipalité et la région en ont une autre. Elles ne sont pas d'accord, par conséquent rien ne se produit.

Veuillez me nommer, je vous le demande, un autre important propriétaire foncier qui présente à l'administration régionale, une unique proposition,

pas particulièrement intéressante, de plan officiel devant guider l'aménagement de la région dans les trente prochaines années.

La société Campéau ne l'a pas fait, elle a acheté des études d'experts-conseils, préparé des rapports ingénieux, exercé des pressions, mené une action et a fait des compromis jusqu'à ce qu'elle ait obtenu ce qu'elle voulait. Et pourquoi pas; personne n'a entendu d'arguments raisonnables offrant d'autres solutions, que des menaces publiées dans les journaux.

J'oserais vous faire remarquer que les pouvoirs détenus par le gouvernement fédéral et par la C.C.N. pour l'aménagement de la région d'Ottawa-Carleton ont et sont gaspillés. Ils ont été gaspillés en grande partie au détriment des personnes que je représente, de la région dans son ensemble et de tout le Canada en ce sens que la capitale nationale a donné et donne un mauvais exemple à l'ensemble de notre pays.

Vous pouvez en être très surpris, mais je pense qu'il y a suffisamment de personnes sensées au sein des conseils locaux. Je pense que nous sommes suffisamment raisonnables pris collectivement pour que le gouvernement fédéral puisse satisfaire ses "besoins" effectifs en collaborant avec les administrations locales et en acceptant les pertes lorsqu'elles se produisent.

De même, à mon avis, il exercerait une influence beaucoup plus importante dans les domaines qui comptent, ce qui est essentiel pour le gouvernement fédéral et les habitants de la région qui cherchent à améliorer l'environnement urbain, en adoptant une attitude favorable à la collaboration,

à la participation, aux négociations et aux compromis, dont il ne peut jamais espérer faire preuve dans l'exercice actuelle de ses "pouvoirs".

Payez vos impôts, respecter nos arrêtés municipaux et nos décisions, ce n'est pas une attitude qui ait coûté quoi que ce soit à Campeau, et je suis certain que vous pouvez obtenir des résultats également satisfaisants et bien plus positifs qu'il ait jamais obtenus.

APPENDICE «NCR-38»

Mémoire sur l'avenir de la Région de la Capitale nationaleSoumis respectueusement

Au: Comité mixte spécial
du Sénat
et de la
Chambre des Communes
sur la
Région de la Capitale nationale

Par: John H. McKay
147, rue McLeod
Ottawa.

1. AVANT-PROPOS

Les lecteurs de ce mémoire se demanderont peut-être continuellement s'il s'inspire d'une longue et valable expérience ou s'il ne fait que refléter les préjugés d'un vieillard grincheux.

Il va sans dire que je défends la première hypothèse. Si vous optez pour la deuxième, après avoir lu le mémoire, vous voudrez bien me pardonner de vous avoir fait perdre votre temps.

2. DÉFINITION DES TERMES

Si nous voulons nous comprendre, nous devons donner aux mots la même signification. Nous devons éviter de prendre l'attitude d'Humpty Dumpty dans l'ouvrage de Lewis Carroll "Through the Looking Glass".

"Quand j'emploie un mot", dit Humpty Dumpty sur
un ton quelque peu méprisant, "il signifie ce que
je veux bien qu'il signifie, ni plus ni moins".

Un des facteurs de confusion les plus fréquents et les plus tragiques en notre génération est l'incapacité de saisir certaines notions, comme la différence entre "liberté" et "licence", ou encore la signification du mot "changement".

Pour la bonne compréhension de présent mémoire, je tiens tout particulièrement à clarifier la signification du mot "changement". Peut-être les médecins sont-ils les mieux placés pour en comprendre la signification.

Si un patient est en voie de recouvrer la santé et qu'un parent demande: "Y a t-il du changement?", le médecin peut fort bien répondre: "Non, Dieu merci, son état continue de s'améliorer mieux."

Par contre, si la santé du patient va en se détériorant et qu'un parent demande: "Ya t-il du changement?" Le médecin lui répondre: "Malheureusement, il n'y a pas de changement".

A notre époque où l'on idolâtre le changement, il est essentiel de reconnaître que celui-ci résulte toujours en une amélioration ou en une détérioration.

3. ÉVALUATION DES CHANGEMENTS À OTTAWA AU COURS DE MA VIE

Dans l'ensemble, les changements survenus à Ottawa ont, bien sûr, joué dans les deux sens. Certains ont été positifs, d'autres négatifs.

Changements pour le pire

Sans vouloir, en aucune façon, minimiser les changements positifs ayant résulté de l'action du gouvernement fédéral, et il y en a eu beaucoup, nous entendons, dans le présent mémoire, nous attacher surtout à relever et étudier les changements négatifs qui ont découlé d'erreurs d'omission ou d'erreurs de commission. En voici quelques-uns:

3.1 Changement pour le pire - la rue Metcalfe (Voir annexe 55)

3.2 Défaut de tirer profit des erreurs des autres

3.2.1 Paris (Voir annexe 4)

3.2.2 Montréal (Voir annexe 7)

3.2.3 Pruitt-Igoe, surpeuplement à St Louis Cabrini-Green,
surpeuplement à Chicago Columbia Point, surpeuplement
à Boston Stella Wright, surpeuplement à Newark
(Voir annexes 19, 20, 21, 22, 44)

3.2.4 Amsterdam (Voir annexe 28)

3.2.5 Manhattan (Voir Annexes 3, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16,
17, 18, 23, 45, 46, 47, 48, 49)

3.2.6 Miami Beach (Voir annexe 31)

3.2.7 Toronto (Voir annexes 31, 49)

3.3 Défaut de profiter des études éthologiques et psychologiques.

Il s'agit là, à mon avis, d'une des erreurs les plus déplorables.
(Voir annexes 2, 5, 6, 13, 14, 15, 17, 25, 26, 27, 29, 30, 32, 33, 56, 57)

3.4 Utilisation des rives refusée à tort à la population en général pour les réserver dès lors aux automobilistes. Si on avait construit sur le bord de la rivière des tours d'habitation situées de 500 à 1000 pieds les unes des autres, des gens pourraient y vivre et profiter du bord de l'eau sans, pour autant, interdire à la population en général l'accès à la rivière. (Voir annexes 28, 29, 46, 47, 48, 49)

3.5 Un seul mauvais fruit pourrit tout le tas

L'aspect de quartiers entiers a été détruit parce que l'on y permit la venue d'un mauvais fruit --- d'une seule exception, d'un seul immeuble en hauteur. (Voir annexes 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41)

4. En ce qui touche l'organisation, peine perdue de contester la forme de gouvernement: ce qui compte, c'est la façon d'administrer.

Chose certaine, si nous voulons éviter que des situations semblables ne se reproduisent, nous devons compter sur une administration forte qui veillera à ce que cessent les changements pour le pire, et qui fera obstacle aux entrepreneurs qui ne songent qu'au profit.

En ce qui touche l'organisation, j'appuie énergiquement, comme premier choix, l'idée d'un État municipal telle que préconisée par le maire Greenberg. Cette conception est aussi vieille qu'Athènes, là où l'on trouve d'ailleurs encore des vestiges de son excellence.

Comme deuxième choix, j'appuie la suggestion de M. Douglas Fullerton. La preuve de la nécessité d'un contrôle centralisé n'est plus à faire.

John H. McKay

Pièces jointes: 57 annexes.

Annexe

Sujet

1. La jungle urbaine
2. Le zoo humain (Extrait d'un ouvrage de l'ethologiste Desmond Morris)
3. Démocratie de participation -- une caricature satirique.
4. La destruction de Paris.
5. La Tour de la paix menacée.
6. Laid et surpeuplé; sans herbe, ni arbres ni perspective - un Manhattan en puissance.
7. La croissance par la destruction.
8. Cet automne débutera la construction du Centre Canada.
9. Ottawa - Le "Manhattan du Nord?"
10. Projet d'aménagement du centre-ville.
11. Des architectes de Toronto projettent la construction à Ottawa d'un immeuble de rapport de vingt-trois étages.
12. Dévoilement d'un projet de \$25 millions -- Projet de construction d'une autre nouvelle tour massive -- Une tour excédera les limites de hauteur.
13. Un immeuble résidentiel déclare la guerre au vandalisme.
14. Selon le concierge de la tour d'habitation les dommages ont été causés par des vandales et des enfants sans surveillance.
15. Se loger sans crainte, une étude scientifique des répercussions de la planification sur la réduction du crime.
16. Immeubles en hauteur: "Une honte".
17. Un drôle d'endroit pour élever des enfants.
18. Les "boîtes de savon"
19. Trop de savoir-faire --- pas assez de sagesse!
20. La honte de St-Louis.
21. La fin d'une impasse.
22. Consacrer de l'argent à certains problèmes ne les résoud pas.
23. "Béni soient les Arabes" dit Fullerton (conflit entre le "savoir-faire" et la "sagesse")

24. Un Manhattan surpeuplé du Nord. Le désirons-nous? Notre région comptera inévitablement un million d'habitants.
25. Notre "cité interdite" est un endroit pour les humains.
26. Les villes ont besoin de styles architecturaux.
27. Plus d'espaces libres près des unités résidentielles - le Conseil des femmes.
28. Ottawa comme Amsterdam.
29. Luttons pour sauver les étangs des villages.
30. Combien y a-t-il d'arbres et de parcs dans notre ville d'hôtel Prince de Toronto.
31. L'immeuble en hauteur, une bonne "affaire" et un excellent moyen de détruire la qualité de la vie.
32. Un éclairage doux mystérieux agrmente l'aspect nocturne d'une ville.
33. L'horrible et le disgracieux sur commande.
34. Vacarme et pollution de l'air.
35. La démocratie de participation - une caricature satirique
36. Les résidents de Nepean perdent la bataille du zonage.
37. Bruce Lands - revoi au OMB?
38. Le groupe Pinecrest.
39. Une interdiction frappe les immeubles en hauteur.
40. Le Glebe aux prises avec un dilemme moral.
41. La ville autorise l'agrandissement de la résidence du Glebe pour citoyens âgés.
42. Nouveau plan d'aménagement du centre-ville.
43. Nouveau plan d'aménagement du centre-ville.
44. La Commission appuie le plan d'aménagement des citoyens pour le centre-ville.
45. Ottawa --- "le Manhattan du Nord?"
46. Dans quelle mesure faisons nous preuve de sagesse dans l'aménagement de nos rives?
47. Une route touristique de l'Est. Dans quelle mesure faisons-nous preuve de sagesse dans l'aménagement de nos rives?

48. Droit de passage à Britannia (Voir 46 et 47)
49. Les citoyens déclarent la guerre aux autoroutes.
50. Faisons payer les automobilistes.
51. L'autoroute 416.
52. Etablissement du tracé de l'autoroute 416.
53. Les planificateurs approuvent les plans d'une nouvelle route de ceinture.
54. Les planificateurs approuvent les plans d'une nouvelle route de ceinture.
55. "Un changement pour le pire" --- La rue Metcalfe.
56. L'architecture - Évaluation scientifique de beau et le Laid, une Décadence architecturale.

ANNEXE 1

LA JUNGLE URBAINE

LE PROBLÈME LE PLUS CRUCIAL AUQUEL NOUS AURONS A FAIRE FACE AU COURS DU PROCHAIN SIÈCLE POURRAIT BIEN ÊTRE LE SURPEUPLEMENT URBAIN ... A MOINS QUE NOUS NE PRENIONS SOIN, DÈS MAINTENANT, AVEC SAGESSE ET RÉALISME, DE PLANIFIER LES COLLECTIVITÉS DE L'AVENIR.

La ruée vers les villes a débuté: dans tous les pays, de plus en plus de gens s'entassent dans les régions urbaines.

Ou tous ces gens vont-ils vivre? Et, ce qui est non moins important, comment vont-ils vivre?

Pourront-ils s'éclairer et respirer? Auront-ils de bonnes écoles? Seront-ils en sécurité dans les rues? Ou feront-ils simplement ce qui se fait déjà dans trop de pays: s'entasser dans des villes déjà existantes et de plus en plus sordides et polluées?

Il est encore temps de résoudre ces problèmes, mais si nous retardons davantage, ils seront impossible à résoudre.

Le vendredi 5 septembre 1975

THE OTTAWA JOURNAL

Souhaitez-vous qu'Ottawa devienne le "Manhattan du Nord"?

ANNEXE 2

LE ZOO HUMAIN

Dans des conditions normales dans leur habitat naturel, les animaux sauvages ne se mutilent pas, ne se masturbent pas, n'attaquent pas leur progéniture, n'ont pas d'ulcère à l'estomac, ne deviennent pas fétichistes, ne souffrent pas d'obésité, ne forment pas de couples homosexuels et ne commettent pas de meurtres. Chez les humains citadins, inutile de dire que tout cela se produit. Cela trahit-il alors une différence fondamentale entre l'espèce humaine et les animaux? Au premier abord, il le semblerait. Mais c'est là une illusion trompeuse. D'autres animaux ont en effet ce comportement dans certaines circonstances, et plus précisément lorsqu'ils sont victimes des conditions anormales qu'impose la captivité. L'animal de zoo en cage présente toutes ces anomalies que nous connaissons si bien pour les avoir observées sur nos congénères humains. Il est dès lors évident que la ville n'est pas une jungle de béton, mais un zoo humain.

Il ne faut pas comparer le citadin et l'animal sauvage, mais le citadin et l'animal captif. Le moderne animal humain ne vit plus dans des conditions naturelles pour son espèce. Pris au piège, non pas par un chasseur travaillant pour un zoo, mais par sa propre et brillante intelligence, il s'est installé dans une immense ménagerie où, incapable de trouver le repos, il court constamment le danger de craquer sous cette tension impitoyable.

Plus on examine de près la situation, plus elle apparaît alarmante. Des réformateurs et des organisateurs bien intentionnés s'efforcent de promouvoir ce qu'ils considèrent comme des conditions de vie meilleure, sans jamais un instant douter de la valeur de leurs efforts. Qui donc, après tout, peut nier l'intérêt de créer plus de maisons, plus d'appartements, plus de voitures, plus d'hôpitaux, plus d'écoles et

plus de nourriture? Si tout cela présente une certaine similitude, on n'y peut rien. La population humaine croît si vite qu'on n'a pas assez de temps ni d'espace pour faire mieux. L'ennui, c'est que, alors que d'une part toutes ces écoles neuves sont comblées d'élèves, que l'esprit inventif est en alerte et bien décidé à changer les choses, les autres développements conspirent à rendre de plus en plus impossibles des innovations. Dans leur monotonie toujours croissante et fortement enrégimentée, ces développements ne manquent pas de favoriser l'adoption des solutions les plus banales dans la course aux stimuli. Si nous n'y prenons pas garde, le zoo humain va ressembler de plus en plus à une ménagerie victorienne, avec des cages minuscules pleines de captifs secoués de tics et qui marchent de long en large.

Certains auteurs de science-fiction ont un point de vue pessimiste. quand ils dépeignent le future, ils le représentent comme une existence dans laquelle les individus humains sont soumis à un degré suffocant d'uniformité accrue, comme si les nouveaux développements avaient paralysé toute invention nouvelle. Tout le monde porte des tuniques ternes et l'automation domine l'environnement. Si de nouvelles inventions se font quand même jour, elles ne servent qu'à resserrer plus étroitement le piège autour du cerveau humain.

REMARQUES

Les deux extraits que nous venons de citer sont tirés d'un ouvrage de l'éthologiste de réputation mondiale Desmond Morris, intitulé "Le Zoo humain" (publié par Clark Irwin & Co.)

Au risque de simplifier à l'extrême la thèse de Morris, disons qu'il est darwinien pour autant qu'il croit que les êtres vivants, y compris les humains, ont au cours des âges, vécu physiquement et émotionnellement en harmonie avec leur environnement grâce au processus de sélection naturelle.

Lorsque l'environnement change soudainement (disons en dedans de quelques milliers d'années ou moins) la sélection naturelle ne peut, en si peu de temps, permettre à l'organisme de s'ajuster suffisamment. Il en résulte une détérioration physique qui mène parfois jusqu'à l'extinction de l'espèce (exemple: le dinosaure), ou de sérieux troubles émotifs, dont des neuroses destructrices et des psychoses.

L'auteur insiste sur le fait que les immeubles en hauteur construits en béton sont inaptes à répondre aux besoins de l'espèce humaine, car ils ne reproduisent pas l'environnement auquel l'humain s'est habitué au cours du processus de sélection naturelle. La plupart des scientifiques behaviouristes sont d'accord avec Morris. Aux États-Unis, on a prouvé de mille façons que le crime et le comportement anti-social sont directement proportionnels au surpeuplement urbain et inversement proportionnels à la superficie des espaces verts d'un quartier donné. Le nombre relativement faible de crimes et de divorces dans la ville de Toronto s'explique peut-être partiellement du fait que depuis des décennies le nombre de maisons unifamiliales par rapport à la population totale y est plus élevé que dans toute autre grande ville au monde.

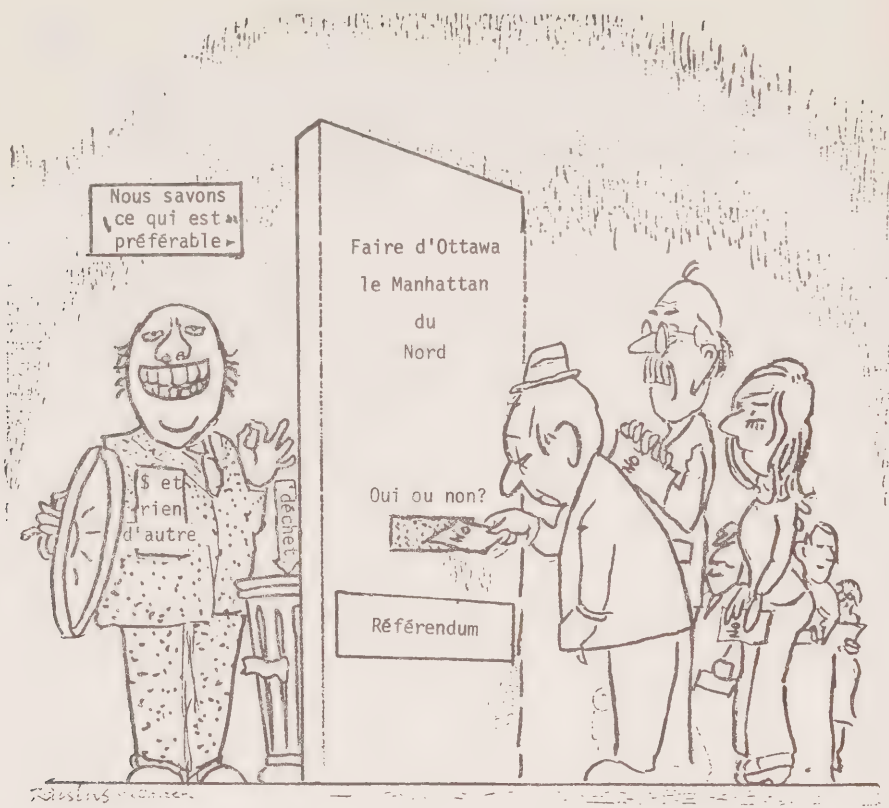
A l'heure actuelle, les preuves ne manquent pas pour démontrer que les quartiers surpeuplés et les immeubles en hauteur ne constituent pas un environnement humain valable.

Les ensembles Cabrini-Green à Chicago, Columbia Point à Boston,

Stella Wright à Newark et Pruitt-Igoe à St. Louis ont tous engendré le crime, la violence, le vandalisme, le vagabondage et en fait toutes les catégories de troubles émotifs.

"Même l'idiot tire une leçon de ses erreurs, mais seul le sage tire partie de celles des autres!"

ANNEXE 3



DÉMOCRATIE DE PARTICIPATION

Mes excuses à Rusins
et au Citizen!

M. John McKay

147, rue McLeod

Ottawa 4 (Ontario)



ANNEXE 4
Paris de transforme

11

Le complexe de gratte-ciels de la Défense modifie le coup d'oeil
familier aux touristes

LA "DESTRUCTION" DE PARIS

Les bulldozers réussissent là où Hitler a échoué

PARIS - Paris, ville lumière, est-elle en train de devenir Paris incorporée,
une sorte de Manhattan-sur-Seine? Qu'est-il arrivé à la capitale européenne
qu'Hemingway immortalisa en la décrivant comme une "fête continuelle"?

Certains admirateurs de Paris considèrent que la ville a sombré
dans un cauchemard américain en permettant que son aspect soit modifié
par une jungle de béton et de verre, par les hauts gratte-ciels qui
poussent un peu partout le long de la Seine, à Montparnasse et à l'ouest
des Champs Elysés.

Le coup d'oeil le plus saisissant au monde, celui que l'on a de
l'Arc de Triomphe depuis le Louvre, a été gâché par des intrus indésirables.

Un célèbre journal américain a même prétendu que la destruction de
Paris (Hitler l'avait ordonnée en 1944 mais ses généraux refusèrent
d'exécuter l'ordre) est en train d'être consommée par les politiciens
et techniciens français avec la complicité des agents immobiliers.

En vérité, la situation n'est pas si dramatique mais il est indéniable
que Paris, tel que la plupart aiment à se la représenter, a payé une forte
rançon au progrès.

Ce qui frappe actuellement à Paris, c'est le reflet du nouveau
dynamisme de l'économie française. Paris se donne son allure de l'an 2,000
et le spectacle n'est pas toujours très réjouissant.

Les arbres sont disparus du Square des Innocents, victimes du projet de réaménagement des Halles. Il y a un an, on a découvert deux sarcophages mérovingiens dans les environs et il est probable qu'on fera d'autres découvertes dans ce qui était l'un des plus grands cimetières de Paris.

A l'ouest de l'Arc de Triomphe, la marque du XXe siècle est encore plus évidente. A la Porte Maillot, un centre de convention comptant une des salles les plus vastes au monde a récemment ouvert ses portes.

Plus loin, à la Défense, se dresse le plus important complexe de gratte-ciels de l'Europe et que l'on peut voir clairement d'en-dessous de l'Arc de Triomphe. De l'Opéra ou de l'Étoile, on peut s'y rendre en empruntant le métro rapide régional enfoui profondément sous la cité, remarquable monument du génie moderne.

Ironie du sort, ce que nombreux considèrent comme la plus belle tour de la ville, la tour Montparnasse, a suscité la controverse la plus vive. Elle a été érigée dans un district de la rive gauche qui était encore fréquenté par des artistes et des intellectuels. Un nouveau type de "parnassiens" prend maintenant la relève: de jeunes cadres plus familiers avec la mise en marché qu'avec Marx, des jeunes filles minces qui n'ont jamais entendu parler de surréalisme, mais qui savent tout sur les dernières nouveautés de la mode.

L'écart entre les deux mondes est total. Il est évident que l'un des deux ne survivra pas, puisque le secteur est envahi par des cinémas, des snack-cafés, des pubs à la française, des centres commerciaux et, prochainement, par un hôtel Sheraton.

Certains des vieux résidents qui vivent à l'ombre de cette tour de cinquante-huit étages prétendent ignorer sa présence. D'autres, comme Romain Bouteille, ont abandonné leur café à Montparnasse pour repartir à zéro dans des secteurs des Halles épargnés par le pic des démolisseurs.

C'est si triste.

Sans la sage direction d'un Hausman ou d'un Gréber, Paris et Ottawa s'engagent dans une course effrénée vers la destruction de leur qualité et de leur beauté historique. Les deux plient sous la cupidité des urbanistes. Incapables de tirer des leçons des expériences américaines terrifiantes, les deux cités sont en train d'aménager des "zoons humains" bondés, copiés sur le modèle américain, et dans lesquels la névrose des milieux inhumains règnera en maître absolu.

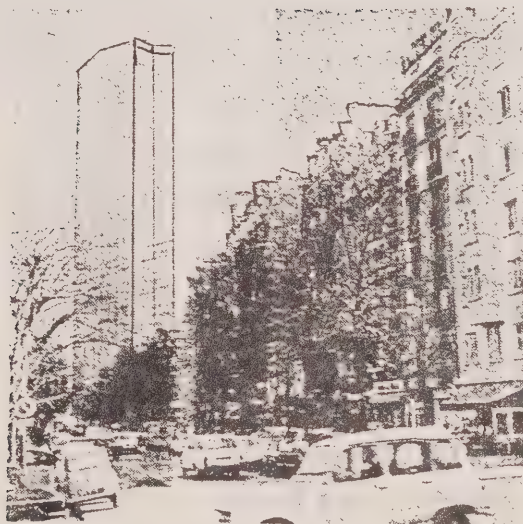
Mr. John McKay

147, rue McLeod

OTTAWA 4 (ONTARIO)

LE JEUDI 2 MAI 1974

LE JOURNAL D'OTTAWA



UN SPECTACLE AFFLIGEANT DE LA RIVE GAUCHE
LA TOUR MONTPARNASSE, UNE INTRUSE

ANNEXE 5

LA TOUR DE LA PAIX MENACÉE

Les ombres menaçantes

par Richard Jackson

Membre du Personnel parlementaire

Le leader néo-démocrate en Chambre, M. Stanley Knowles, se fait un point d'honneur de dire que de sa chambre située au 2^e étage d'une maison dans Parkwood Hills, il a encore le plaisir de voir clairement la Tour de la Paix du Parlement, par un petit éclairci entre les tours du centre-ville de la capitale.

Cela est si important pour ce vétéran de la Chambre des Communes, qu'il regarde par cette fenêtre deux fois par jour, au lever et au coucher, pour s'assurer qu'aucun entrepreneur n'a commencé la construction d'une autre tour qui lui cacherait cette vue exceptionnelle de la colline du Parlement qui lui est si chère.

"Je sais qu'un jour, de dire Knowles, une équipe de construction la fera disparaître à mes yeux."

"Mais d'ici là, je m'enorgueillis d'un tel décor, que très peu de personnes ont la chance de voir d'une chambre située si loin de la colline du Parlement. Il est rassurant et réconfortant de pouvoir voir la tour, symbole de sérénité et de stabilité."

Lorsque quelque construction aura fait disparaître la tour à ses yeux, et il craint que cela ne se produise d'un jour à l'autre, il pourra toujours se trouver un autre poste d'observation éloigné, en quittant Parkwood Hills pour la ferme expérimentale.

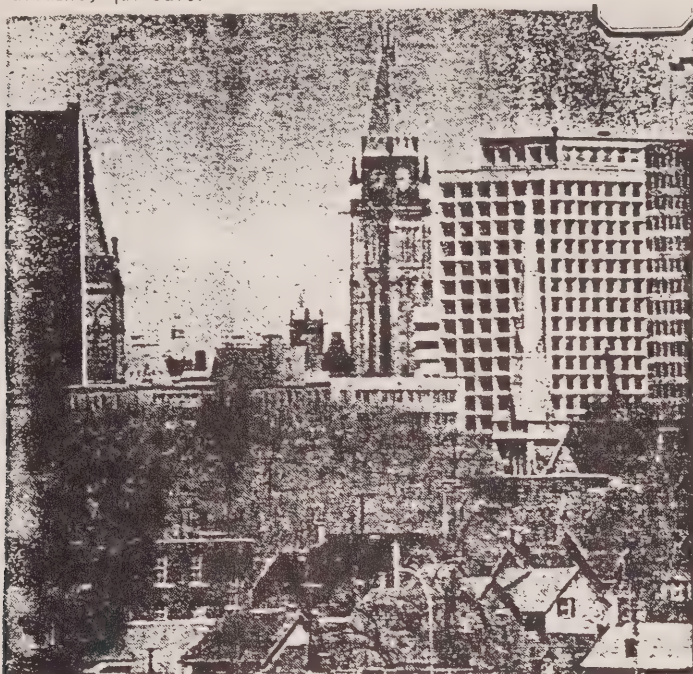
D'un endroit précis sur la promenade la cafétéria de l'immeuble Sir John Carling, il pourra voir, par une mince filet entre les tours, la Tour de la Paix, depuis son centre jusqu'à son drapeau.

La voilà, effilée et claire entre les tours de la Place de Ville, de l'immeuble Congill et de celle du Journal.

En regardant du sud, à cette distance-là, soit deux ou trois milles, c'est le seul endroit d'où l'on puisse voir la Tour sous un tel angle.

Mais, prendre cette photo n'est pas un jeu d'enfant. Il sera parfois nécessaire d'affronter un préposé zélé au kiosque d'information dans la rotonde de l'immeuble Sir John Carling: il exige les cartes d'identité.

Il garde peut-être un des plus graves secrets du ministre de l'Agriculture, Eugene Whelan, au sujet de l'augmentation continue du prix des aliment; qui sait?



Regardez vite -- elle aura peut-être disparu demain.

Ici, de la promenade encerclant la cafétéria de l'immeuble Sir John Carling, sur la ferme expérimentale centrale, se trouve l'une des rares vues -- il en existe peut-être une ou deux autres -- de la Tour de la Paix, que l'on a dans le secteur.

De presque tout autre point d'observation, la Tour est cachée par les tours de plus en plus hautes du centre-ville. (C.P. -- Personnel de la photographie, par Robert Cooper).

Commentaires:

Qu'advient-il de nos représentants municipaux, provinciaux et fédéraux? Pourquoi semblent-ils permettre aux gros entrepreneurs désireux de s'enrichir de remplacer notre ville par un Manhattan du Nord, ville que tant de visiteurs ont admiré depuis près d'un siècle, pour ses rues bordées d'arbres et de terrasses, ses parcs, ses promenades et ses immeubles évocateurs. Les constructeurs ont eu la permission de détruire le cachet de notre ville. Ottawa n'est plus ce qu'elle était!

ANNEXE 6

"Laid et surpeuplé; sans herbe, ni arbres, ni perspective,
un Manhattan en puissance."



LE LUNDI 3 JUIN 1974

THE OTTAWA JOURNAL

Regardez ce que le désir de s'enrichir des entrepreneurs et l'incompétence de notre gouvernement ont fait de notre ville qui était autrefois magnifique. Écoutant Parkinson à la lettre, le gouvernement a engagé 100,000 nouveaux fonctionnaires en 5 ans. Ils ne produiront rien d'autre que du papier et des mots. Les entrepreneurs ont construit la plupart de ces édifices grâce à des baux à long terme avec le gouvernement évalués à \$24,000,000 par an.

ANNEXE 7

LA CROISSANCE PAR LA DESTRUCTION

Tel un Cecil B. DeMille parmi ses pairs, le maire Jean Drapeau de Montréal a entraîné sa ville, au cours des treize dernières années, dans un courant sans fin de réalisations urbaines spectaculaires: un métro de 213 millions, Expo '67, le club de baseball des Expos et, prochainement, les jeux olympiques de l'été 1976. Le maire proclame maintenant que Montréal deviendra "la première ville du 21^e siècle", prédiction qui se vérifie un peu, du moins par le rythme étonnant de la construction qui a marqué la ville l'an dernier. Pourtant, cette croissance soudaine pourrait fort bien se retourner contre Montréal. Il est alarmant de voir qu'en permettant un nouveau mode effréné de développement, l'hôtel de ville accepte la destruction généralisée et irréparable des quartiers de la basse-ville de Montréal et de leur patrimoine architectural distinctif.

Cette nouvelle explosion urbaine reflète en partie le sentiment actuel de confiance économique après la forte baisse qui a suivi l'Expo, et l'on est redevable pour cela au climat de tranquillité politique qui règne actuellement au Québec. Jusqu'à ce jour, l'administration Drapeau n'a pas montré une tendance quelconque à suivre la politique conservatrice et de lente croissance qui oriente l'actuel conseil de ville de Toronto. Au contraire, le vacarme des marteaux pneumatiques et des explosions de dynamite a couvert Montréal tout l'hiver et selon l'hôtel de ville, cette poussée soudaine de nouveaux hôtels, de tours à bureaux et de grands immeubles résidentiels mis en chantier en 1973, se chiffrait à \$180.4 millions, presque deux fois autant que l'année précédente. Comme les constructeurs sous-évaluent habituellement leurs propriétés à des fins fiscales, le chiffre réel est probablement plus élevé, près de \$600 millions et rien n'indique qu'il diminuera en 1974.

NOUVEL ENVIRONNEMENT

Les constructions actuellement en cours ou prévues dans un avenir prochain modifient spectaculairement l'aspect de Montréal. Un grand et nouvel ensemble de bureaux et de magasins est en voie de construction et un autre est prévu au nord de la rue Sainte-Catherine

en plein centre-ville. Plus à l'est, les travaux ont commencé à la Place Desjardins qui est un ensemble immobilier de \$100 millions, composé de tours à bureaux et d'un quadrilatère central couvert d'un dôme de plastique tout temps, à la limite du quartier chinois. Beaucoup de ces immeubles seront un jour reliés au réseau souterrain de plus en plus dense de magasins, de restaurants et de services qui rayonne de la Place Ville-Marie, vieille de 11 ans. Le planificateur urbain, Vincent Ponte, déclarait à ce propos:

"C'est notre réponse au surpeuplement, au climat et à la création d'un nouvel environnement au 21^e siècle."

Au sol, l'avenir est plus sombre. Déjà, la nouvelle vague de construction a recueilli son tribut. Les espaces libres à Montréal diminuent rapidement. Des rangées de maisons en pierres grises de style victorien ont été démolies, des quartiers entiers rasés et une liste toujours plus longue de trésors religieux, historiques et architecturaux disparaissent sous le pic des démolisseurs. L'été dernier, la résidence vieille de 84 ans, qui avait appartenu au pionnier du CP, Sir William Cornelius Van Horne, a été démolie malgré des protestations de colère. Parmi d'autres victimes récentes qui ont dû faire place aux grands immeubles, citons le joli théâtre Capitol de la rue Ste-Catherine, vieux de 52 ans, la maison Killarn, belle et imposante demeure de la rue Sherbrooke, l'hôtel Balmoral sur la rue Notre-Dame, sans compter une demi-douzaine d'églises intéressantes par leur architecture. Lorsque l'Eglise Saint-Jacques a été démolie le mois dernier, le clocher et un transept ont été préservés pour les incorporer au nouveau campus de l'Université du Québec; par contre, une chapelle au sous-sol, oeuvre du très célèbre architecte du 19^e siècle, Victor Bourgeois, a été détruite.

De plus en plus, la démolition au profit de cette jungle de béton donne lieu à une levée de boucliers de la part d'individus, d'organismes et de groupes de quartier. La rue Sherbrooke, autrefois si distinguée, "devient un canyon d'immeubles en hauteur où le soleil ne pénètre jamais"; ainsi se lamente M. David Carter, directeur du Musée des Beaux-Arts de Montréal. "Montréal est comme une forêt qui a pris beaucoup de temps à grandir. Elle est maintenant décimée sans qu'aucun programme de reboisement

ne soit prévu", de dire le professeur Malvin Charbey, de l'école d'architecture de l'Université de Montréal. "Gravetragédie." Même les étrangers s'inquiètent. L'architecte torontois Jack Diamond estime que la destruction des vieux immeubles de Montréal "est une vraie tragédie. Imaginez ce que diront les prochaines générations". Au niveau de la collectivité, des groupes de protestataires ont récemment contribué à sauver de la démolition, l'imposante demeure Shaughnessy, arrêté la destruction de la belle gare Windsor du CP et s'opposent aujourd'hui au projet de construction de deux tours massives qui surplomberont le côté Est du Carré Saint-Louis. D'autre part, un groupe de traditionnalistes a jusqu'ici fait échec à la construction d'un ensemble immobilier à la rue Sherbrooke, sur un espace vert de 46 acres, appartenant aux Sulpiciens, rare oasis de calme - au coeur de cette ville de béton.

Alors que le public se rend de plus en plus compte de ce qui se passe à Montréal, l'opposition organisée demeure bien loin derrière celle de Toronto. "Il n'y a pas de démocratie véritable ici" de dire Michel Chevalier, professeur de planification urbaine à l'Université de Montréal. L'attitude typique consiste à dire: "Nous savons ce qu'il faut faire."



Maisons en rangée de l'ère victorienne longeant
le boul. Dorchester



Après la démolition nécessaire par la vague de construction
au centre-ville

ANNEXE 8
CET AUTOMNE DÉBUTERA LA CONSTRUCTION DU
CENTRE CANADA

Par Gordon Legge,
Rédacteur commercial du Citizen

La construction de la première des trois phases du projet de \$50 millions que constitue Centre Canada commencera le 1^{er} septembre, a-t-on annoncé lundi.

Le massif projet du centre-ville comprendra un hôtel Four Seasons de 451 chambres, un magasin à rayons Eaton, un magasin Holt-Renfrew, une tour à bureaux de 10 étages, un immeuble d'habitation de 15 étages et de 336 unités et plus de 100 boutiques.

Les détails ont été annoncés un après-midi, lors d'une conférence de presse par le promoteur, Capital Centre Holdings Ltd., une division de City Parking Holdings Ltd., de Toronto.

Prenant la parole à la conférence de presse, le maire Pierre Benoît a loué le fait que le projet se réalise dans le centre-ville d'Ottawa, disant qu'il contribuerait ainsi à le revitaliser.

Situé à un pâté de maisons au sud de la Colline parlementaire, le projet couvrira pratiquement la moitié du pâté de maisons limitée par les rues Sparks, Queen, O'Connor et Metcalfe et tout le pâté de maisons bordé par les rues Queen, Albert, O'Connor et Metcalfe.

Une promenade au niveau du deuxième étage permettra de traverser la rue Queen pour se diriger vers d'autres parties du projet.

D'ABORD L'HÔTEL

La construction commencera par l'hôtel Four Seasons de 16 étages qui bordera la rue O'Connor entre les rues Albert et Queen. L'hôtel surmontera un complexe de quatre étages réservé aux boutiques.

L'hôtel en forme de diamant aura en son centre une cour fermée de huit côtés, de 120 pieds par 120 pieds.

A partir des corridors internes, les clients pourront regarder dans le lobby de l'hôtel, dans la salle à dîner et dans la salle de repos du lobby. Une lumière en forme de nid d'abeilles au sommet éclairera le lobby ouvert.

Il y aura 415 chambres et 36 cabines situées près d'une piscine qui limiteront la cour fermée.

Deux mois plus tard, le 1^{er} novembre, on commencera de l'autre côté de la rue à construire un immeuble à bureaux de 10 étages, de 210,000 pieds carrés s'élevant au-dessus du magasin à rayons de trois étages, Holt-Renfrew.

Le magasin s'élèvera en diagonale le long des rues Sparks, O'Connor et Queen. Aucun locataire de bureau n'a été annoncé mais les promoteurs ont dit lundi qu'ils proviendraient probablement plus du secteur privé que du gouvernement fédéral.

PHASE FINALE

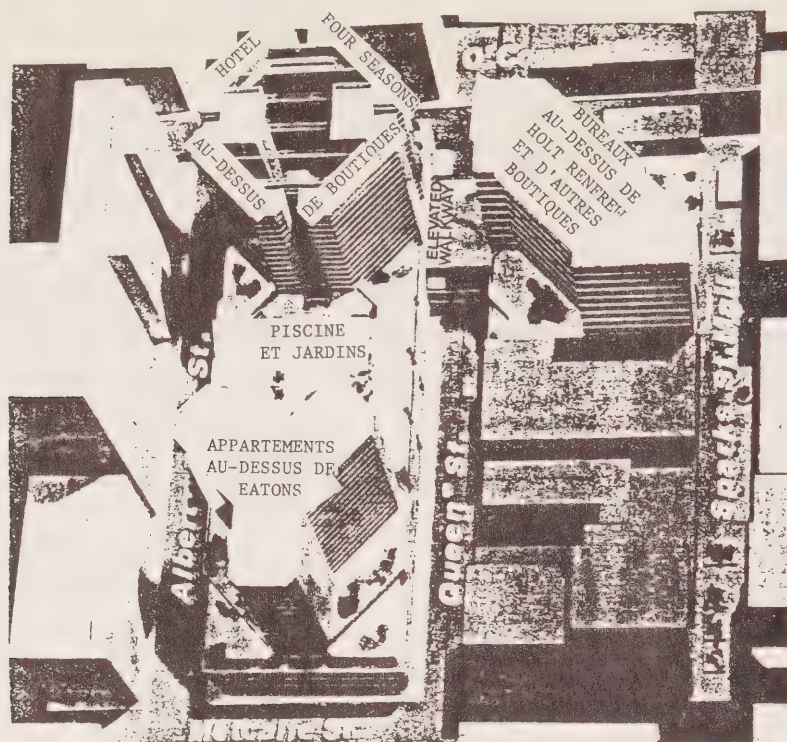
On s'attend à ce que la phase finale débute le 1^{er} avril 1975 par la construction d'un immeuble d'habitation de 15 étages, en Y, construit au-dessus du magasin à rayons Eaton's de trois étages et de 150,000 pieds.

La tour d'habitation contiendra 366 studios et unités d'une ou deux chambres.

Une piscine couverte et des jardins s'imbriqueront entre les étages inférieurs de l'hôtel et la tour d'habitation.

De plus, les promoteurs étudient la possibilité de construire un mail servant de liaison avec le magasin Simpson's situé sur la rue Sparks. La promenade de la rue Queen joignant l'hôtel et la tour de bureaux, comprendra un certain nombre de boutiques également. On a également prévu des promanades au-dessus d'autres rue environnantes pour lier les projets futurs et séparer la circulation des piétons de celle des automobiles.

Toutes les phases du projet doivent être terminées entre octobre et décembre 1976.



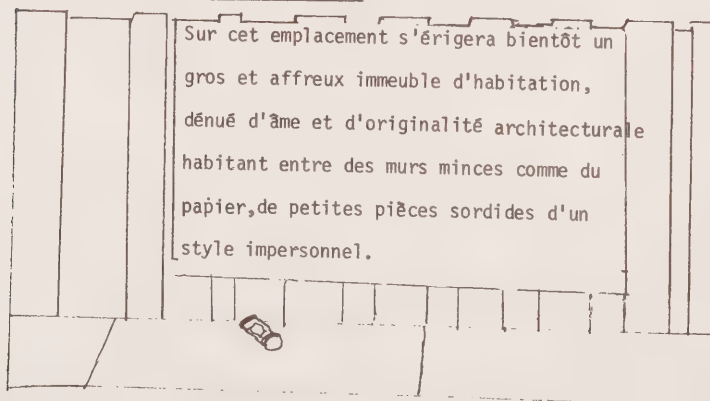
Maquette du projet de Centre Canada

Je suis peut-être stupide, sénile et prévenu, mais pratiquement tout me répugne dans cette cage encastrée, surpeuplée, sans aucun aménagement paysager, ni vue sinon du béton.

The Citizen, Ottawa, mardi 14 mai 1974.

ANNEXE 9

OTTAWA - "LE MANHATTAN DU NORD?"



(Gahan Wilson)

Playboy, Volume 21 n° 4, avril 1974

Les opinions diffèrent lorsqu'il est question de déterminer si ce sont les automobiles ou les constructions élevées qui ont contribué le plus à détruire la qualité de vie dans nos grandes villes. C'est peut-être une grande tragédie que le béton ait une si grande force de résistance à la pression. Cette résistance est si forte que l'on peut construire un édifice de 1,000 pieds sur une base de béton sans que la base fasse défaut! Les prix très élevée des terrains encouragent fortement les entrepreneurs à doter leurs constructions du nombre d'étages le plus élevé possible sur un terrain donné, de façon à réduire le coût foncier par unité. De plus, la construction en béton armé requiert très peu de travail manuel, puisque dès que les formes sont faites, elles peuvent être déplacées d'un étage à l'autre. Une des pires caractéristiques de notre système de libre entreprise est que la motivation est axée sur les gains rapides et non pas sur le bien-être actuel et futur de la population dans son ensemble. On devrait lire le livre de Desmond Morris intitulé "Le Zoo humain" afin de constater à quel point le crime et la névrose affligent les habitants d'une ville comme Manhattan.

Voici l'histoire réelle des subdivisions:

1. Des maisons sont construites à tous les deux terrains.
2. Lorsqu'elles sont vendues, des maisons sont construites sur les terrains intermédiaires.
3. Lorsqu'elles sont vendues, des maisons en rangée sont construites.
4. Lorsqu'elles sont vendues, des tours sont construites, mais le Québec réclame une halte. Quand le ferons-nous?
5. Un entrepôt est construit.

DES RÉSIDENTS GAGNENT UNE BATAILLE EN COUR

MONTREAL (PC) - La Cour d'appel du Québec a confirmé mardi un jugement de la Cour supérieure en faveur de cinq résidents de la banlieue de Beaconsfield, visant à empêcher l'érection d'un immeuble d'habitation de 6 étages et de 200 unités dans la municipalité. John Ciaccia, l'un des cinq résidents et député libéral à l'Assemblée nationale du Québec pour Montréal. Mont-Royal, a dit que la décision unanime du Comité formé de trois juges "confirme que les citoyens ont le droit d'exiger une certaine qualité de vie dans leurs collectivités."

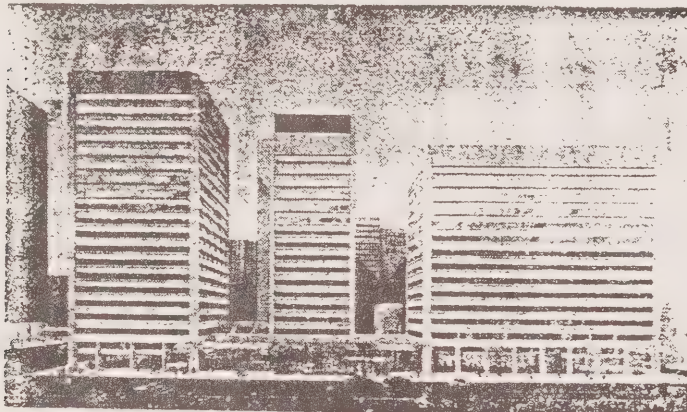
Le Journal d'Ottawa, mercredi 27 mars 1974

ANNEXE 10

CES IMMEUBLES NE SONT-ILS PAS MAGNIFIQUES? NE SONT-ILS PAS SUPERBES?
COMBIEN DE TOURISTES SE PRESSERONT POUR LES VOIR?
QUELLE JOIE D'ÊTRE PARMI LES HEUREUX ÉLUS QUI TRAVAILLERONT DANS CETTE
FOURMILIÈRE HUMAINE?

Le mardi 18 septembre 1973

Le Journal d'Ottawa



PROJET D'AMENAGEMENT DU CENTRE-VILLE

Ce complexe d'immeubles à bureaux d'une valeur de \$30 millions devrait être presque terminé vers cette date l'an prochain. Ce projet situé entre les rues Queen, Kent et Albert comportera trois immeubles à bureau et des locaux commerciaux attenants. La construction doit débuter cet automne.

TROIS TOURS SUR LA RUE ALBERT

La société Cadillac Development Corporation Limited annonce que la première phase de la construction d'un complexe de bureaux de \$30 millions entre les rues Queen, Kent et Albert débutera en novembre.

Ces immeubles s'élèveront à l'endroit où se trouvait anciennement la station d'autobus Voyageur Colonial, les immeubles de la Keyes Supply Co. et de l'Otis Elevator. Ces immeubles ont déjà été achetés par la compagnie de construction.

John Daniels, le vice-président de Cadillac, a déclaré que les négociations pour l'achat de l'hôtel Belle Claire en sont à leur dernier stade.

La Cadillac prévoit construire trois tours de 14, 16 et 18 étages qui fourniront une étendue de plus d'un million de pieds carrés pour les bureaux et les commerces.

Les trois tours seront reliées par un jardin d'hiver vitré de deux étages dans lequel il y aura des arbres et un espace ouvert aménagé. On prévoit également dans les plans un terrain de stationnement pouvant accommoder 380 automobiles et des locaux commerciaux.

"N'IMPORTE QUI PEUT TIRER UNE LEÇON DE SES PROPRES ERREURS MAIS IL FAUT ÊTRE SAGE POUR TIRER PARTIE DE CELLES D'AUTRUI"

BEAUCOUP D'HOMMES D'AFFAIRES ET DE COMPAGNIES PROFITENT DES ERREURS DES PLANIFICATEURS DE LA VILLE. (En \$ et en ¢)

MAIS NOS VILLES NE TIRENT AUCUNE LEÇON DES CONDITIONS DE VIE TERRIBLES QU'ONT ENTRAÎNÉ AUX ÉTATS-UNIS UN ENVIRONNEMENT INHUMAIN, PRODUIT PAR LE BÉTON ET L'ENTASSEMENT EXCESSIF DES IMMEUBLES EN HAUTEUR. HEUREUSEMENT, LA PLUPART DES CANADIENS NE SONT PAS ILLETTRÉS. CERTAINS POURRAIENT TOUT AUSSI BIEN L'ÊTRE CAR ILS NE LISENT PAS!!!

SI LES GENS CONNAISSAIENT L'HISTOIRE DU PROJET CARRERI-GREEN DE CHICAGO, DU PROJET COLUMBUS POINT DE BOSTON, DU PROJET STELLA WRIGHT DE NEWARK, ET DU PROJET FRUIT-IGOE DE ST-LOUIS; S'ILS AVAIENT LU LE LIVRE DE DESMOND MORRIS INTITULÉ "LE ZOO HUMAIN" -- ILS N'AURAIENT JAMAIS PERMIS QU'OTTAWA DEVIENNE "LE MANHATTAN DU NORD" (A moins, évidemment, que la métamorphose ne leur apporte rapidement une somme rondelette!!!!)

M. John McKay

147, rue McLeod

Ottawa 4, Ontario

ANNEXE 11

Le samedi 16 mars 1974

Le Journal d'Ottawa

DES ARCHITECTES DE TORONTO PROJETTENT LA CONSTRUCTION À OTTAWA D'UN IMMEUBLE
DE RAPPORT DE VINGT-TROIS ÉTAGES

Les architectes Torontois Ryan et Lee sont en train de dessiner les plans d'un immeuble de rapport d'une valeur de \$3.2 millions qui sera construit à Ottawa à un endroit qui n'est pas encore choisi. Cet immeuble aura 23 étages et comprendra 240 appartements.

La société Mastercraft commence la construction de 2 immeubles de 12 étages et de 168 appartements.

La société Douglas MacDonald Homes entreprend la construction d'un immeuble de rapport de \$2.2 millions au 23 du chemin Richmond.

George Cooper construit deux ensembles de maisons en rangée évalués à \$200,000 sur la promenade Penny.

Le Conseil catholique des écoles séparées a l'intention de construire une école élémentaire supérieure de \$350,000 sur le chemin Blair.

La société Dibblee Construction a présenté l'offre la plus basse au ministère des Transports de l'Ontario pour deux projets de construction routière.

La société Admiral Engineering a obtenu un contrat d'une valeur de \$234,000 de la Crush International Ltd, de Scarborough pour l'addition d'entrepôt au 865 du Chemin Belfast.

La société G.J. Simpson Construction entreprend la construction de quatre résidences évaluées à \$45,000 chacune à Weatherwood Crescent.

La société P.E. Brulé Construction a obtenu un contrat de \$1.3 million pour la construction d'un immeuble administratif.

La société Art Brennan Excavation a obtenu un contrat de \$24,309 pour la construction d'un égout pluvial sur la promenade Alta Vista et la rue Heath à partir de l'avenue Norwood; la société C.M. Hansen Construction a obtenu de la ville un contrat de \$53,200 pour la construction d'égouts pluviaux.

La Société Fedex Ltd. a présenté l'offre la plus basse pour obtenir un contrat d'une valeur de \$399,452 de la Communauté régionale de l'Outaouais pour des travaux d'égouts sanitaires à Hull.

La Société Hull Glass, Ltd. a présenté l'offre la plus basse, soit \$780,000 au ministère des Travaux publics pour l'obtention d'un contrat visant l'installation de fenêtres d'aluminium à l'immeuble des Affaires urbaines.

La Société Admiral Leaseholds entreprend la construction d'un entrepôt de \$726,000 au 2240 Gladwin Crescent.

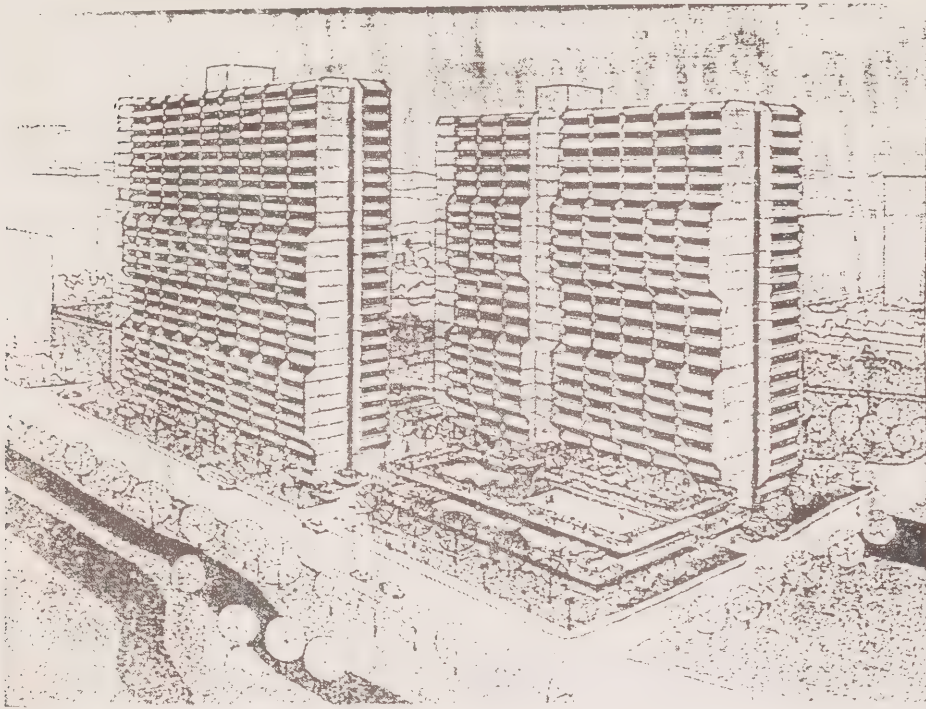
La résidence pour personnes âgées de Clarence Creek est en train de faire dessiner les plans d'une résidence de 1.4 millions de dollars à Clarence Creek.

La Société Carlan Lodge Home, Almonte, dessine les plans d'une résidence de \$1.3 millions qui serait adjacente à l'Hôpital général d'Almonte.

La Légion Royale canadienne de Kingston prévoit la construction d'un club d'une valeur de \$800,000 à l'angle des rues Ontario et Clarence à Kingston.

Les clubs de golf Cataraqui Golf et le Country Club de Kingston ont entrepris des travaux d'agrandissement du Club qui coûteront \$600,000 ainsi que des modifications d'une installation de camping sur la rue King West à Kingston.

OTTAWA. "LE MANHATTAN DU NORD" LE CENTRE VILLE SERA TOUT À FAIT SEMBLABLE AU
"ZOO HUMAIN" DE DESMOND MORRIS DANS LEQUEL DES MILLIERS DE PERSONNES SERONT
ENTASSEES



COMPLEXE DANS LE CENTRE VILLE

Un complexe d'immeubles de rapport composé de deux tours et évalué à \$7.7 millions s'élèvera bientôt dans le quadrilatère compris entre l'avenue Laurier et les rues Gloucester, Percy et Bay. Les immeubles qui seront les plus grands immeubles de rapport jamais construits dans la ville comprendront 613 appartements luxueux (PC-Staff Photo)

L'appât du gain ne fait que transformer le centre de notre ville en un zoo humain fourmillant, comme l'a décrit Desmond Morris.

ANNEXE 12

Complexe au centre-ville

DEVOILEMENT D'UN PROJET DE \$25 MILLIONS

Par Rick Lyons, du Journal

C'est aujourd'hui qu'on a fait connaître les plans d'aménagement, au centre-ville, d'un complexe résidentiel et commercial de \$25 millions.

Devant être réalisé par la Byward Holdings Limited, ce complexe sera érigé sur un territoire municipal, en vertu d'un bail à long terme. Au moment de son achèvement dans trois ans, il s'étendra sur la quasi-totalité du quadrilatère limité par les rues Bank, Slater, O'Connor et Laurier.

Des dirigeants municipaux ont manifesté aujourd'hui leur enthousiasme, soutenant que le projet facilitera grandement les efforts des édiles municipaux pour apporter un sang nouveau aux éléments commerciaux et résidentiels du centre-ville.

Photographie en page 2

Un ensemble de deux étages comprenant des boutiques s'étendra notamment entre les deux grandes artères Slater et Laurier.

Un stationnement souterrain à quatre étages, pouvant recevoir 800 voitures, sera aménagé sous ces deux étages, répondant enfin au désir des commerçants.

Une tour à bureaux de 22 étages fera face à l'avenue Laurier, surplombant la plateforme commerciale.

Un luxueux immeuble résidentiel à trois niveaux, d'une hauteur maximale de 14 étages, s'élèvera à côté de cette tour, faisant face à la rue Slater.

Une terrasse destinée aux résidents de ce complexe, de même qu'aux visiteurs et aux employés du centre-ville, sera aménagée sur le toit de la plateforme. On y trouvera également une piscine réservée aux locataires de l'immeuble résidentiel.

Un mail intérieur reliera les trois éléments du projet. Un couloir vitré enjambrera l'avenue Laurier pour rejoindre les tours jumelées Olympia-York, en voie d'être construites au sud de l'avenue Laurier.

Les représentants de la Ron Engineering and Construction Ltd., responsables de l'exécution du projet, prévoient que les travaux de construction commenceront en septembre.

Le jeudi 30 mai 1974

The Ottawa Journal

Projet de construction d'une autre tour massive.

Les auteurs d'un nouveau projet de \$30 millions pour l'aménagement, au centre-ville, d'un hôtel et d'un immeuble à bureaux flanquant le complexe de Place de Ville ont divulgués leurs plans aujourd'hui.

Le complexe proposé par Rockford Development Limited et Pic Realty Ltd. de Toronto, s'étendra sur tout le quadrilatère limité par les rues Kent, Albert, Slater et Lyon.

Les responsables prévoient notamment la construction d'une tour à bureaux de 26 étages avec façade sur la rue Lyon, d'un hôtel de 22 étages sur Slater, et ils envisagent de rénover complètement l'immeuble situé au coin des rues Kent et Albert, actuellement loué par le gouvernement fédéral. Le dévoilement du projet suit de près l'annonce faite hier relativement à la

construction d'un complexe résidentiel et commercial de près de \$25 millions, sur le terrain municipal compris entre Slater et Laurier, à l'est de la rue Bank.

L'hôtel et l'immeuble à bureaux prévus dans le cadre du projet Rockford-Pic seront reliés par une galerie de boutiques au rez-de-chaussée. Une terrasse sera aménagée sur le toit de ce "maillon" coûteux.

On envisage également la possibilité de construire un couloir souterrain reliant ce complexe à celui de Place de Ville, l'hôtel Skyline et les mails souterrains y compris.

Le lundi 17 juin 1974

The Ottawa Journal

Complexe de \$30 millions abritant un hôtel et une tour à bureaux

UNE TOUR EXCEDERA LES LIMITES DE HAUTEUR

Le comité municipal d'arbitrage a autorisé l'aménagement d'un complexe de \$30 millions devant comprendre un hôtel et une tour à bureaux et s'étendre sur la majeure partie du quadrilatère limité par les rues Kent, Albert, Slater et Lyon.

Le comité a appuyé une requête de Rockford Developments Ltd. et Pic Realty Ltd. de Toronto visant à modifier légèrement le règlement municipal de façon à permettre que le projet à tours jumelées soit réalisé sans devoir se conformer entièrement au règlement sur la construction des immeubles en hauteur.

Le comité a convenu que la hauteur proposée correspondait en général aux normes établies à cet effet et révisées l'an dernier.

Selon les plans, la tour à bureaux aura 26 étages et atteindra une hauteur de 337 pieds, soit 92 pieds de plus que la limite établie par le règlement municipal. L'hôtel comprendra 22 étages et excédera de 22 pieds la hauteur permise.

Les bâtiments seront reliés au sol par une galerie de boutiques. Une terrasse sera aménagée sur le toit de ce mail.

Le vendredi 31 mai 1974

The Ottawa Journal

Pourquoi laisse-t-on tomber les règles et règlements équitables pour satisfaire les caprices des gros entrepreneurs? J'imagine qu'il ne sert à rien de protester. Le sort en est jeté. Nous sommes en voie de créer un Manhattan, de symboliser un mode de vie luxueux, tout à fait incompatible avec les aspirations plus élevées de l'humanité.

ANNEXE 13

UN IMMEUBLE RESIDENTIEL DÉCLARE LA GUERRE AU VANDALISME



Cinq incendies ont éclaté l'année dernière dans un immeuble résidentiel de 15 étages, à Willowdale.

Par Joan Hollobon et John Marshall

Les propriétaires du Golden Olympus, immeuble résidentiel de Willowdale, ont envoyé des lettres rigoureuses à leurs locataires, menaçant de poursuites judiciaires toute personne enfreignant le règlement de l'établissement.

Dans la lettre adressée aux locataires de l'immeuble de 15 étages, situé au 8 du Chemin Godstone, les propriétaires se plaignent d'incendies provoqués par malveillance, d'actes de vandalisme, de saletés imputables à la présence de chiens - pourtant interdite par les baux - et d'injures adressées au surintendant par de jeunes enfants.

M. Fred Adler, gérant de l'immeuble, disait notamment dans sa lettre: "Nous espérons que vous comprendrez le mécontentement de la direction, face aux conditions qui règnent au 8 du Chemin Godstone, conditions

dans lesquelles vous, locataires, devez vivre et dans lesquelles nous devons travailler. Si nous devons expulser des locataires, pour assurer le bon maintien de l'immeuble et faire de celui-ci un endroit où il fait bon vivre, nous n'hésiterons pas à le faire."

M. Adler a déclaré hier que sa lettre du 4 avril avait eu de bonnes répercussions.

"Après avoir reçu la lettre, plusieurs locataires m'ont fait part de leur intention de former un comité pour solutionner les problèmes... et ils se disent prêts à surveiller l'immeuble."

M. Adler affirmait dans sa lettre qu'un incendie ayant éclaté dans l'immeuble le 3 avril avait été provoqué délibérément, tout comme les cinq autres incendies précédents.

L'auteur a en outre ajouté que l'un des cinq incendies mêlés au cours des douze derniers mois avait causé \$18,000 de dommages. Bien que la direction de l'immeuble ait travaillé en collaboration avec la police, les pompiers et le Bureau de la jeunesse, aucune preuve n'a pu être établie. Toutefois, a-t-il dit, "nous croyons avoir expulsé les responsables de cet incendie."

L'auteur de la lettre concluait en disant que, depuis le 3 avril, des agents de sécurité en service dans l'immeuble 24 heures par jour étaient autorisés à conduire à la police toute personne, enfants comme adultes, trouvée sur un étage autre que celui de son appartement ou des amis qu'elle visite, pour lui faire subir un interrogatoire.

M. Adler réitérait en outre dans sa lettre l'ordre précédemment donné aux locataires de se débarrasser de leur chien ou d'envoyer à la direction un avis de départ de soixante jours.

Il a affirmé hier que six locataires avaient préféré quitter l'immeuble plutôt que de se défaire de leurs animaux. Il a ajouté que les baux interdisaient aux locataires d'avoir des chiens, mais que la direction était prête à accepter leur présence si celle-ci ne causait aucun problème.

M. Adler impute plutôt les problèmes existant dans l'immeuble au manque de surveillance dont les parents font preuve à l'égard des enfants âgés de 9 à 13 ans. Les parents ignorent souvent comment les enfants s'occupent à l'extérieur de l'appartement, et certains ont été frappés d'apprendre certains incidents portés à leur attention.

L'immeuble date de 8 ans et est doté d'une piscine extérieure; le prix des appartements va de \$170 par mois pour un appartement d'une chambre à coucher jusqu'à \$250 par mois pour trois chambres. Selon M. Adler, l'échelle salariale des locataires varie entre \$12,000 et \$16,000 par année.

M. Adler a ajouté que Falco Property Management est une filiale de W.A. Construction Co. Ltd., qui possède de nombreux immeubles. Toujours selon lui, la société est fière de ses immeubles, lesquels "sont toujours gardés en excellent état...nous ne sommes pas des propriétaires de taudis et nous voulons garder les immeubles en bon état pour le bien-être des bons locataires."

La situation s'est aggravée au cours des six derniers mois, avec la difficulté de retenir les services de bons employés. En 1973, la société a dépensé \$1,100 seulement pour remplacer le papier peint. Les appliques ont été volées et fracassées, les escaliers utilisés comme chutes à déchets et le plâtre, brisé.

M. Adler a ajouté que la société venait tout juste de dépenser \$1,800 pour faire repeindre les escaliers quand cinq trous ont été faits à coups de pied dans le plâtre. Il a dit avoir annulé un contrat pour faire repeindre tout l'immeuble et poser tapis neuf, jusqu'à ce que les choses soient rentrées dans l'ordre.

George et Adele Jack, surintendants en fonction depuis six semaines seulement, ont également donné leur version des faits.

M. Jack a raconté avec dégoût que quelqu'un allait même déféquer la nuit dans les ascenseurs ou les salles d'incinération. "Il est révoltant de recevoir un appel à 22 heures pour aller nettoyer un endroit qu'on a utilisé comme salle de bain."

Un électricien qui vient souvent à l'immeuble refuse de travailler, a-t-il dit, si M. Jack n'est pas aux alentours: il a peur d'une jeune adolescente qui, aux dires des Jack, a fait des avances à tous les préposés à l'entretien.

"Certains locataires ont même vu des enfants déchirer le papier peint ou griffonner sur les murs, mais ils se refusent à donner leur nom", ce que M. Jack a qualifié de complaisance.

Sa femme a ajouté: "Je ne veux pas me prononcer. Cela les regarde."

Les surintendants de l'immeuble remplacent en moyenne 15 ampoules par semaine dans des socles muraux de fantaisie - ampoules qui ne peuvent s'adapter à des lampes ordinaires.

Les ajustages des boyaux d'arrosage disparaissent fréquemment et des extincteurs ont été volés.

Récemment, 48 téléphones ont été débranchés par vandalisme dans une pièce réservée à la compagnie Bell. Le sauna est hors d'usage depuis un soir où les invités en ont arraché les bancs.

A chaque étage, il manque des tablettes décoratives et des ampoules et, à l'extérieur, certaines normes sur l'éclairage n'ont pas été respectées et les briques portant la date de fondation de l'immeuble ont été jetées dans les sorties de secours. Une fontaine décorative offre d'autres preuves de vandalisme.

"L'autre jour, j'ai surpris un homme en train de jeter trois sacs d'ordures d'un balcon situé au 8e étage. Il n'était pas ivre mais, chose certaine, il n'était pas non plus dans un état normal" a dit M. Jack. Il a ajouté avoir trouvé, il y a une semaine, 15 arbres de Noël dans les sorties de secours, où ils étaient empilés contre la porte.

Pour se rendre à la cave, les locataires doivent maintenant demander à M. Jack d'ouvrir la porte principale. Il a montré les traces d'un incendie ayant éclaté dans l'une des cases-débarras ainsi que les portes fracassées d'une autre.

Il nous a en outre fait remarquer certains articles divers placés dans la case d'un locataire. On y trouvait notamment l'une des tablettes décoratives du vestibule, une applique et un signe indiquant la sortie.

Combien de preuves faut-il à Ottawa pour reconnaître qu'il faudrait aménager des espaces verts au centre-ville, et non des centaines d'immeubles résidentiels à six ou sept étages?

ANNEXE 14

SELON LE CONCIERGE DE LA TOUR D'HABITATION, LES DOMMAGES ONT ÉTÉ CAUSÉS
PAR DES VANDALES ET DES ENFANTS SANS SURVEILLANCE

"Ce ne sont pas seulement les nouveaux arrivants qui causent des problèmes, a déclaré M. Jack; dans certains cas, ce sont les enfants des anciens locataires, qui, en grandissant, s'adonnent à la drogue et deviennent délinquants."

Sur ce, M. Jack nous montra une pipe à haschisch qu'il avait trouvée dans l'un des escaliers.

Mme Jack a admis que la lettre de M. Adler était un peu brutale. Elle a toutefois affirmé avoir travaillé dans d'autres tours d'habitation et n'en avoir jamais vu de semblables au Golden Olympus.

La phrase la plus dure de cette lettre se lisait comme suit:
"La moindre infraction d'un locataire donnera lieu à des poursuites de la compagnie."

On a demandé à M. Adler de commenter la position extrémiste qu'il avait adoptée.

"La teneur de cette lettre ne dépasse aucunement ma pensée. Si j'en avais le pouvoir, je prendrais tout cet immeuble et..."
Il s'arrêta et ajouta: "Non, j'aime mieux ne pas parler!"

Cela veut-il dire que vous expulseriez tous les locataires, bons et mauvais, et recommenceriez à neuf?

"C'est exact. Je ferais place nette et je recommencerais".

M. Adler a mentionné que depuis qu'il avait envoyé cette lettre, il avait reçu des appels de la part des avocats de certains locataires qui

avaient protesté. Toutefois, a-t-il ajouté, après quelques minutes de discussion, les avocats comprenaient entièrement l'attitude de la compagnie.

M. et Mme Frank Hutson, qui habitent l'immeuble depuis son ouverture il y a 8 ans, ne revouvelleront pas leur bail à la fin de mai.

"Jusqu'à l'année dernière, nous n'avons eu aucun problème" a dit M. Hutson.

Le couple est d'avis qu'on ne choisit pas les futurs locataires avec autant de soin qu'on le faisait auparavant et qu'on accepte maintenant des indésirables.

De plus, depuis le départ, l'été dernier, de Garry Coburn, concierge très estimé, il y a eu un tel roulement de personnel que l'immeuble n'a pas reçu toute l'attention requise, selon les Hutson.

"Quatre-vingt-dix pour cent des locataires sont mes clients (j'ai un commerce de nettoyage à sec) et j'entends souvent des plaintes", a affirmé M. Hutson.

Une autre résidente qui demeure dans l'immeuble depuis 4 ans, Mme Marjorie Fisher, est également sur le point de déménager. "Pendant un certain temps, dit-elle, les concierges ne s'occupaient de rien."

Elle a toutefois ajouté, qu'en raison de la présence des enfants de certaines familles, elle se réjouissait de la présence d'agents de sécurité dans les environs. "Certains sont très malfaisants."

Tous les locataires qui se sont plaints de l'administration et de l'entretien, notamment l'un d'entre eux qui a mentionné que les propriétaires avaient l'habitude de vérifier l'entretien personnellement, se sont également plaints de la présence de fauteurs de troubles et ont mentionné que ceux-ci étaient la bête noire des concierges.

Falco Property Management

1183 ouest, avenue Finch, Downsview (Ontario) M3J 2G2
N^o de tél: 633-9911

Le 4 avril 1974

\
A TOUS LES LOCATAIRES Objet: 8, chemin Godstone, Willowdale (Ont.)

Comme la plupart d'entre vous le savez, le mercredi 3 avril 1974, à environ 18 heures, un incendie s'est déclaré dans l'immeuble. Cet incendie a été allumé délibérément et avec une intention criminelle, comme l'ont été les cinq derniers.

\
A compter du 3 avril 1974, l'immeuble sis au 8, chemin Godstone sera surveillé 24 heures par jour par des agents de sécurité. Ceux-ci pourront, de plein droit, arrêter quiconque se trouve sur les lieux et lui demander de s'identifier.

\
A NOTER: Tout locataire, adulte ou enfant, ou tout visiteur qui est surpris à circuler sur un étage autre que celui sur lequel il demeure ou est en visite, sera retenu et confié aux autorités policières pour enquête.

\
A NOTER: Tout locataire, adulte ou enfant qui refuse de collaborer lorsqu'on lui demande de s'identifier sera retenu et confié au Service de police.

\
A NOTER: La moindre infraction d'un locataire donnera lieu à des poursuites de la compagnie.

Extrait de la lettre envoyée par la direction aux locataires.

M. John McKay
147, rue McLeod
Ottawa 4 (Ont.)

Commentaires:

Partout en Amérique et en fait partout dans le monde, il est prouvé que les tours d'habitation construites côte à côte peuvent servir d'abri mais ne constituent pas un milieu favorable à l'épanouissement d'un mode de vie acceptable. Une telle concentration d'immeubles peut être nécessaire dans un pays de superficie restreinte où la population est très dense. Elle n'est ni essentielle, ni souhaitable au Canada.

Extrait du GLOBE AND MAIL, édition du MERCREDI 17 AVRIL 1974



La lance du boyau à incendie a été subtilisée.

ANNEXE 15

MILIEU

Ottawa: le futur Manhattan du nord du continent.

Pouvons-nous tirer parti de cette leçon.

SE LOGER SANS CRAINTE

Voici un livre fascinant qui bouscule presque tous les vieux concepts de construction de maisons d'habitation et qui tente de démontrer qu'il existe un lien direct entre le plan d'un immeuble et la fréquence des délits qui s'y commettent. (TIME, 6 nov.). Le titre même de l'ouvrage: Defensible Space (Macmillan: \$8.95), est en soi une proposition de solution. Son auteur, Oscar Newman, architecte de 37 ans élané et barbu, est directeur du New York University Institute of Planning and Housing. Déjà, le HUD, la New York State Urban Development Corp., et les autorités municipales de Chicago, de Philadelphie et de Minneapolis sont sur le point d'adopter ses méthodes. Dans un interview qu'il a accordé au TIME, Newman expose sa théorie:

Le concept d'aire territoriale remonte à 1964, époque à laquelle je faisais partie d'une équipe d'architectes et de sociologues qui étudiaient les raisons qui avaient amené les résidents du célèbre projet d'habitation public Pruitt-Igoe de St. Louis à le saccager. Toutes les salles publiques - les entrées, les buanderies et les salles réservées aux cases postales - étaient véritablement dans un état lamentable. Il y avait même des excréments humains dans les halls. Un petit coin situé à chaque étage de chaque édifice faisant cependant exception. On y accédait par une porte de secours qui donnait sur un petit couloir reliant deux appartements. Ce petit espace était immaculé - on aurait pu manger sur le plancher. Lorsque nous parlions à voix haute dans les autres corridors, nous pouvions entendre les gens verrouiller la porte et mettre la chaîne de sûreté, alors que, dans ce secteur, nous entendions le bruit de l'oeuil de porte qui s'ouvraient. Quelquefois, les gens ouvraient même leur porte. Leur attitude s'expliquait par le fait qu'ils avaient l'impression que ce petit couloir était une extension de leur propre appartement. Nous savions que nous étions sur une piste.

En 1969, le ministère de la Justice des Etats-Unis a chargé le N.Y.U. Institute d'étudier le phénomène du crime dans les habitations publiques. Nous avons réalisé des milliers d'interviews de résidents, d'administrateurs et de policiers et nous avons obtenu les données statistiques compilées par la New York City Housing Authority. De là, on a pu identifier certains profils. De toute évidence, la criminalité élevée était reliée à certains facteurs sociaux, comme le pourcentage de familles qui vivaient d'assistance sociale et le nombre de familles monoparentales; nous avons toutefois été surpris de découvrir que la densité globale de la population au sein d'un projet de l'habitation n'est pas un facteur déterminant, alors que l'aménagement de l'espace - là où habitent les gens - est un facteur crucial. La hauteur elle-même est un élément des plus

importants. Nous avons découvert que les tours d'habitation, tels les Rosen houses de Philadelphie et le Van Dyke de New York, avaient une criminalité beaucoup plus élevée que celle des habitations adjacentes, dont la densité et la classe sociale des résidents étaient similaires, mais dont les édifices étaient bas et groupés en petites unités. On peut en attribuer la cause au fait que plus les édifices sont hauts et énormes, plus il deviennent anonymes, et plus l'aire territoriale est restreinte. On y trouve de nombreux corridors tortueux et de nombreux espaces publics dissimulés à la vue. Ces endroits cachés sont le site de 55% de tous les crimes commis dans les tours d'habitation. Les escaliers déserts, exigés par les règlements des incendies, servent d'issue par lesquelles les criminels peuvent s'enfuir.

En fait, les problèmes commencent lorsqu'on construit des tours d'habitation géantes dans des secteurs défavorisés où l'on essaie d'éliminer les secteurs qui sont déjà des foyers de crime. Les architectes se mêlent alors d'empirer les choses. En effet, lorsque ces derniers planifient une nouvelle habitation, ils la conçoivent généralement comme un édifice élevé dont les portes principales donnent sur des aires de loisirs intérieures. Souvent, ils imaginent un ensemble de "super-tours" sans les entrecouper de rues. Ces ensembles sont chics, élégants et tout à fait conformes à conception de Le Corbusier. Mais ils ne conviennent pas. Les résidents avoisinantes ne voient pas ce qui s'y passe et ne traversent jamais l'ensemble. Les criminels peuvent y circuler à leur aise sans que personne ne les dérange ou ne leur demande ce qu'ils font là. Dans les quartiers plus à l'aise, les familles à revenu moyen peuvent se payer le luxe d'un portier ou de concierges, mais les pauvres ne le peuvent pas.

Les principaux vices de conception des habitations publiques peuvent être corrigés. Les ensembles d'habitation doivent pouvoir être surveillés de l'extérieur. La circulation automobile devrait y être possible. C'est avec raison que Jane Jacobs écrivait dans "The Death and Life of Great American Cities" que la présence de spectateurs occasionnels était un gage de sécurité mais elle n'allait pas assez loin. En plus d'une surveillance accrue, il doit exister un sentiment de territorialité - un sentiment de fierté et de responsabilité à l'égard d'endroits précis dans l'habitation. Lorsque c'est le cas, les gens commencent à se préoccuper de la sécurité de chacun et de celle de l'ensemble en général. A preuve, nous avons découvert que lorsque plus de six familles partagent un même corridor, elles n'éprouvent aucun sentiment de propriété à son endroit, ce qui entraîne un taux de criminalité deux fois plus élevé qu'il ne le paraît si ce sentiment existait. Si l'on modifie le plan de ces mêmes édifices de façon que seulement six familles partagent le corridor - ce qui nécessitera peut-être le déplacement des ascenseurs - le taux de criminalité baissera énormément.

Certains changements moins radicaux peuvent également être utiles. Nous avons reçu une subvention de \$2 millions du U.S. Housing and Urban Development Department en vue de modifier quatre ensembles d'habitation publique de New York. La simple addition de quelques accessoires - clôtures,

équipement récréatif, bancs, meilleures installations d'éclairage - nous permet sans conteste de donner aux locataires l'impression que l'ensemble leur appartient. Après que nous ayons effectué de tels changements dans l'ensemble de Clason Point dans le Bronx, la criminalité est tombée au tiers de ce qu'elle était avant que nous ayons commencé les travaux.

En plus de suggérer des moyens d'augmenter les mesures de surveillance et d'accroître le sentiment de territorialité, nous avons mentionné aux autorités que les nouveaux ensembles d'habitation publique devraient être construits dans des secteurs habités par des gens à revenu moyen, que ces ensembles ne devraient pas comporter plus de 500 unités et que les constructions devraient être basses (moins de 7 étages). Il suffit de demander aux gens défavorisés quel genre d'habitation ils désirent. Ils parleront de maisons modiques en rangées comme on en trouve dans les banlieues. Pour un architecte, c'est complètement dépassé; mais les pauvres ont droit à leurs visions.

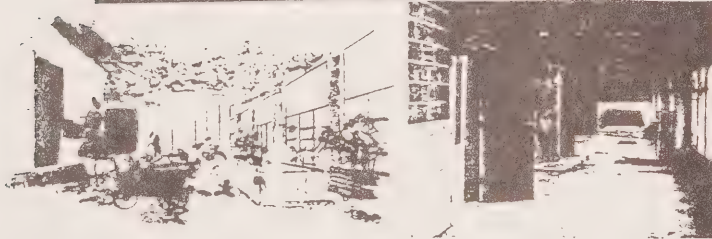
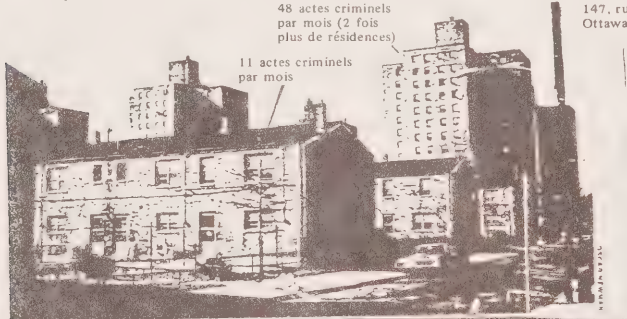
Nos travaux n'ont pas pour but de transformer les villes américaines en utopies, mais ils devraient aider à les rendre plus sûres. En cette époque où l'on craint son voisin, c'est un objectif primordial.

TIME, 27 novembre 1972

Taux comparatifs d'actes de violence dans le projet Rosen à Philadelphie
48 actes criminels
par mois (2 fois
plus de résidences)

11 actes criminels
par mois

M. John McKay
147, rue McLeod
Ottawa 4 (Ont.)



Perspective architecturale des Galeries FRUITT-IGOE

... actuellement devenu un taudis frappé de vandalisme

ANNEXE 16

IMMEUBLES EN HAUTEUR: "UNE HONTE";
DES SANCTIONS SONT DEMANDÉES

John Wylie
Journaliste du Journal

Lorsque les résidents de Gage Crescent regardent par la fenêtre, ils voient rouge.

L'objet de leur colère: le complexe d'immeubles à appartements Quatre Vents, de la rue Baseline, dans leur quartier. Les résidents l'ont qualifié de pure honte.

Jeudi après-midi, les propriétaires de Gage Crescent et d'autres résidents du secteur Bel Air Heights ont comparu devant le Comité de l'environnement physique du Conseil municipal pour demander à la ville d'agir.

Selon les résidents, il doit exister certaines normes à respecter.

Les représentants municipaux ont répondu qu'ils étudiaient le problème mais n'avaient pas encore trouvé de solution.

Les propriétaires se sont dit fatigués d'avoir pour tout spectacle des balcons, des détritrus et des débris, des roues d'automobile, des vieux matelas, des boîtes, des caisses, des arbres de Noël desséchés et des caisses de bière vides.

"Assis dans mon salon, j'ai compté 75 caisses de bière sur un balcon", a dit un porte-parole des propriétaires, Ken Brading.

On signale qu'un grand nombre de locataires du complexe sont des étudiants du collège Algonquin.

Selon les propriétaires, bien des fenêtres d'appartements sont recouvertes de vieux journaux ou de draps déchirés.

Et ce qui est pire, les propriétaires affirment être l'objet de "grossièretés" et être réveillés par des "cris".

Il faut remarquer que deux locataires de ce complexe se sont tués en tombant des balcons supérieurs.

En plus de devoir supporter les problèmes quotidiens des locataires, les propriétaires de Gage Crescent affirment que la situation a fait baisser la valeur des propriétés de leur rue.

Ce complexe a été construit aux environs de 1963.

Les propriétaires affirment qu'ils ont tenté, en vain, de faire prendre des mesures par les propriétaires de l'immeuble.

Le conseiller William Law a dit au Comité que l'un des problèmes semble être le manque de baux. Il a souligné que s'il y en avait, tout irait vraisemblablement mieux.

Le conseiller Law dans le quartier duquel se trouve ce complexe a affirmé qu'il étudiait la question. Selon lui, un certain nombre de locataires sont de "bons locataires."

"Ils veulent mener une vie assez régulière et décente," a-t-il affirmé.

Il a proposé comme solution partielle de planter de grands arbres pour cacher les immeubles des propriétaires.

Le conseiller Joe Quinn a proposé que la collectivité de Bel Air invite les résidents des appartements à se joindre à leur association communautaire.

Cependant, d'après les propriétaires qui ont tenté de parler aux locataires, ces derniers n'ont pas voulu coopérer.

Vendredi 24 mai 1974

Le Journal d'Ottawa

ANNEXE 17

"UN DRÔLE D'ENDROIT POUR ÉLEVER DES ENFANTS"

Par Nick Hunter
Reporter du Journal

Une commission chargée d'étudier le système d'administration régionale d'Ottawa-Carleton a vu mercredi le triste aspect des logements publics lorsqu'elle a rencontré un groupe de locataires dans une salle de loisirs pleine d'enfants qui criaient et se chamaillaient.

"C'est un drôle d'endroit pour élever des enfants", a grommelé une mère de trois enfants lorsque le président de la commission, le Dr. Henry Mayo, a demandé aux locataires s'ils aimaient vivre dans des grands immeubles locatifs.

La commission présidée par le Dr. Mayo a écouté les plaintes du conseil des locataires de logements publics d'Ottawa dans l'appartement 234 de l'immeuble Riverbank, sis au 1365 de la rue Bank, l'un des 24 logements publics d'Ottawa.

"Il y a plus de 100 enfants dans cet immeuble et ils n'ont qu'un seul endroit pour jouer, celui-ci", de se plaindre le locataire William Lock.

Peu d'installations de loisirs

"Les enfants peuvent jouer dans cette salle de loisirs ou se rendre cinq coins de rue plus loin à une patinoire de l'autre côté du chemin de fer.

L'espace pour les enfants est notre problème le plus important".

Pendant que les enfants se bousculaient, le vice-président du conseil des locataires, Ron O'Connell, a lu un mémoire qui déplorait le manque de consultation avec les locataires de logements publics. Il a dit que cette attitude "arbitraire" de la province l'avait amené à construire des immeubles surpeuplés qui manquaient d'installations de loisirs.

ANNEXE 18

"Les boîtes de savon", une étape du développement d'une belle collectivité en un zoo humain surpeuplé."



REGARD SUR UN SECTEUR D'UNITÉS MULTIPLES
Certains acheteurs vont au devant de surprises

Le Citizen, Ottawa, mardi 9 avril 1974

"L'histoire d'un projet de logement"

La plupart des projets d'habitation de banlieue ont la même histoire. L'entrepreneur cherche des terrains en banlieue, qui servent habituellement à des fins agricoles. Occasionnellement, il trouve un terrain marginal resté en friche malgré les tentatives faites par les premiers occupants pour le cultiver, ou qui a toujours servi de pâturage. L'entrepreneur achète le terrain et projette d'y construire des logements de banlieue. Par différents moyens, il réussit à obtenir un engagement de la municipalité de prolonger le système d'égout et d'adduction d'eau jusqu'à la route adjacente au lieu où il peut faire les raccordements nécessaires. Il met ensuite la dernière main à son plan et obtient le permis de construire.

Après avoir fait toute la planification nécessaire, il met en chantier.

La méthode habituelle est de construire, SUR CHAQUE SECOND LOT, des maisons unifamiliales de luxe. Ces maisons attrayantes bâties sur ce qui semble être des lots de terrain spacieux, sont vite achetées par des acquéreurs innocents qui voient en cette subdivision le lieu idéal où s'établir et élever leur famille parmi des gens de leur milieu. Hélas, il n'en est pas ainsi! Avant longtemps, c'est grande déception parce que:

- 1) des maisons sont construites sur les lots de terrain entre les leurs
- 2) "les boîtes de savon" apparaissent
- 3) des rangées de logements surgissent
- 4) de grands immeubles de rapport sont construits
- 5) des immeubles locatifs subventionnés apparaissent
- 6) d'immenses entrepôts sont construits
- 7) tout l'espace vert qui restait est supprimé par un plus grand nombre d'habitations (voir 3, 4, 5)
- 8) nouveau zonage pour supprimer l'industrie légère (plus 7)

ANNEXE 19

"TROP DE SAVOIR-FAIRE . . . PAS ASSEZ DE SAGESSE!"

Le gigantesque projet PRUITT-IGOE de Saint-Louis qui avait coûté \$60,000,000.00, passera à l'histoire comme un monument élevé à l'incapacité humaine de distinguer le "savoir-faire" de la "sagesse". Trente magnifiques immeubles modernes de 11 étages dans lesquels il y avait 2,800 appartements ont dû être démolis. Les gens ne pouvaient y vivre heureux.



Vieux de 18 ans seulement, l'immeuble faisait partie d'un projet considéré à l'origine comme le summum en matière de logement public. Le complexe est au contraire devenu un chateau fort du crime et on le qualifie maintenant de "monstre".

Voulons-nous que le Centre-ville d'Ottawa soit un complexe d'immeubles en hauteur entassés les uns sur les autres; si vous vous promenez sur la rue Cartier en allant vers le Sud, jetez un coup d'oeil à droite et à gauche. Nous y sommes presque déjà!

"N'importe qui peut tirer une leçon de ses propres erreurs mais seul un sage peut tirer profit des erreurs des autres."



La spectaculaire démolition de cette maison de rapport de Saint-Louis n'a duré que dix secondes. Pour abaisser la "densité" démographique du projet, on remplacera l'immeuble par un petit parc.

ANNEXE 20

LA HONTE DE ST.-LOUIS

Un exemple de ce qu'il faut faire pour
ne pas aider les pauvres

Par Frank Rutter
Journal Washington Bureau

ST.-LOUIS, Missouri -

Vingt pâtés de maisons seulement séparent les deux gouffres financiers de St.-Louis l'un, symbole de honte; l'autre, symbole de fierté.

À St.-Louis, haute de 630 pieds, une immense arche d'acier inoxydable, s'élève sur les rives du fleuve Mississippi en hommage aux colons venus s'y établir, au siècle dernier, après avoir remonté la rivière et parcouru les plaines.

Une robe de satin pourpre, déchirée, abandonnée au milieu d'éclats de verre sur le patio d'un des nombreux immeubles d'un des plus grands ensembles domiciliaires publics au monde, symbolise la honte de St.-Louis.

Au moment même où St.-Louis consacrait des millions de dollars à la construction d'une arche inutile, l'ensemble domiciliaire Pruitt-Igoe, monument en hommage aux nouveaux immigrants, Noirs pour la plupart, qui fuyaient le Sud après la fin de la Deuxième Guerre mondiale s'avérait être un échec total.

Il fut un temps où 12,000 personnes vivaient à Pruitt-Igoe. Aujourd'hui, il n'en reste plus une seule. Le tout est voué à la démolition, pour autant qu'on trouvera les fonds nécessaires.

Wendell Biver Pruitt, capitaine de l'Aviation américaine, héros de race noire, fut tué au cours de la guerre, alors qu'il pilotait un avion de combat.

William Igoe, un blanc, était un homme politique puissant d'allégeance démocrate, Membre du Congrès; il mourut en 1953.

En hommage à leurs mémoire, on a baptisé de leurs deux noms cet ensemble domiciliaire d'un coût de \$36 millions, qualifié, lorsqu'il fut achevé il y a vingt ans, de "brillant complément à la silhouette de la ville".

L'ensemble devait servir de modèle au monde entier en matière de conception rationnelle d'habitation, de réhabilitation des défavorisés et d'intégration raciale.

Aujourd'hui, le St. Louis Housing Authority le qualifie "d'exemple classique de la stupidité d'une collectivité et d'une nation."

Le ministère fédérale de l'habitation et de l'aménagement urbain l'appelle la "chambre des horreurs".

Il n'est pas étonnant que des demandes de renseignements parviennent d'un peu partout dans le monde - d'Allemagne, de Grande-Bretagne et du Canada. On veut savoir, de quelle façon ce projet modèle a contribué à ne pas aider les pauvres et à ne pas améliorer une ville.

Le projet Pruitt-Igoe, dont la réalisation a été financée à même des fonds fédéraux sous le régime Eisenhower, était déjà prévu dans la loi sur l'habitation publique adoptée par l'administration du défunt président Truman.

L'ensemble est composé de 33 immeubles d'habitation de 11 étages entassés sur un terrain d'une superficie de 57 acres entre la 20^e rue et la rue Jefferson dans le centre-ville de St.-Louis.

A l'heure actuelle, Pruitt-Igoe est désert et entouré d'une clôture métallique haute de sept pieds exigée afin de décourager les vandales. Toutes les vitres de ces imposants édifices de briques ont été fracassées. L'herbe pousse à hauteur de genou autour des glissoires et des balançoires où jadis trop d'enfants jouaient. Les murs sont couverts de graffitis.

A l'intérieur des immeubles, les planchers sont jonchés d'éclats de verres et de bouts de tuyaux, déchets d'une ville-fantôme. Dans chaque appartement, les portes métalliques pivotent sur des gonds rouillés. Partout, on a défoncé les murs pour pouvoir s'emparer d'un butin valable: le cuivre de la plomberie.

Tout le monde s'accorde pour dire que Pruitt-Igoe constitue l'horrible exemple d'un effort social avorté. Nombre de théoriciens se sont chargés de faire l'autopsie de cet échec. Le problème, c'est que personne ne propose de solutions de rechange sérieuses.

Le crime, les stupéfiants, l'ignorance, la mauvaise administration, le manque de fonds, les luttes raciales, les erreurs de construction, le trop grand nombre d'enfants - tout y est pour quelque chose.

Le directeur du St. Louis Housing Authority, M. Thomas Costello, a bien résumé ce qui a fait défaut. "Tout", a-t-il dit.

"Nous avons attiré les locataires les plus défavorisés" affirme Costello qui n'était pas en poste lors de l'inauguration du projet. "Aucun programme sérieux n'était prévu pour ces gens qui n'étaient pas préparés à vivre dans des immeubles en hauteur."

Le taux maximum d'occupation a été de 95%, et cela n'a pas duré longtemps. Il n'existait aucun mécanisme de sélection des locataires. Le nombre de viols et de meurtres était si élevé que l'administration de la ville de St.-Louis avait cessé de les compter.

Les ascenseurs qui ne s'arrêtaient pas à chaque étage constituaient le piège préféré des voleurs et des détraqués sexuels.

"Nous avons probablement péché sur toute la ligne", admet Costello.

"Les concurrents, y compris le gouvernement fédéral qui inaugurerait d'autres ensembles, nous faisaient perdre nos locataires les plus solvables. Nous restions avec les problèmes. Nous avions perdu le contrôle. Nos dépenses étaient supérieures à nos revenus.

"Cette situation avait des effets désastreux sur nos autres ensembles domiciliaires. Pour renflouer Pruitt-Igoe, il fallait puiser à même les recettes des autres ensembles. Nos réserves financières finirent par s'épuiser."

Finalement, le gouvernement Nixon ordonna le gel des fonds destinés aux projets domiciliaires. Au milieu de 1973, le déficit d'exploitation de Pruitt-Igoe s'élevait pratiquement à \$1.7 million.

Le mardi 21 mai 1974

Le Journal d'Ottawa

ANNEXE 21

OTTAWA DEVIENDRA-T-ELLE LA MANHATTAN DU NORD?



AURA DISPARU L'AN PROCHAIN

Pour la première fois, depuis le début de la construction d'habitations à loyer modéré, le gouvernement des États-Unis renonce à son projet. Les 30 immeubles de 11 étages du projet Pruitt-Igoe de Saint-Louis, seront démolis d'ici l'an prochain. Le projet d'habitation, dont on voit ici une partie, est en déficit depuis 1964.

LA FIN D'UNE IMPASSE

M. John McKay
147, rue McLeod
Ottawa 4 (Ontario)

Ottawa Journal

Mercredi

26 décembre 1973

LE PROJET D'HABITATIONS À LOYER MODÉRÉ SE SOLDE PAR UN GRAND ÉCHEC

(C) L'Agence du Times de New-York

SAINT-LOUIS - "Ils devraient tout démolir et recommencer à nouveau", a dit sur un ton las M. Sylvester Davidson, par une journée incisive de janvier, - il y a trois ans. M. Davidson, locataire du complexe Pruitt-Igoe, avait passé toute la nuit à aider les autres locataires à récupérer leurs biens, à la faible lueur de bougies, après que les tuyaux gelés aient fendu, inondé les appartements et coupé l'électricité.

Le voeu de M. Davidson se réalise à moitié. Le projet Pruitt-Igoe, loué au moment de son inauguration, comme le meilleur effort de la nation pour fournir de bons logements aux pauvres, s'est soldé par un échec.

Pour la première fois depuis le début du programme d'habitations à loyer modéré, le gouvernement fédéral renonce à son projet. Au mois d'août, le department of housing and urban development annonçait que les 30 immeubles de 11 étages du projet seraient démolis. L'an prochain, 20ième anniversaire de l'inauguration du projet Pruitt-Igoe, il n'en restera que 57 acres de béton et de mauvaises herbes.

De nombreux autres grands projets d'habitations à loyer modéré, situés dans les vieux secteurs métropolitains, ont des problèmes, en particulier le projet Cabrini-Green, à Chicago, le projet Columbia Point, à Boston, et le projet Stella Wright à Newark.

Le projet Pruitt-Igoe dont à peine 340 appartements sur 2,800 sont encore occupés, donne aujourd'hui l'impression obsédante d'une ville bombardée. La désolation donne une impression d'actualité, comme si la tragédie s'était produite la nuit précédente.

Les fenêtres cassées des vastes immeubles abandonnés n'ont pas été remplacées par du contre-plaqué, symbole de l'abandon définitif dans les grandes villes. Les trous dentelés donnent un fond noir à la vitre que blanchit la lumière de l'après-midi et que l'accumulation, au fil des années, de la poussière de la ville a rendue opaque.

Pendant un bon nombre d'années, les livreurs et les messagers de la Western Union ont refusé d'entrer dans ce projet d'habitation sans protection. Les tireurs et les lanceurs de pierres harassaient la police. Le viol était une menace constante qui planait sur les femmes vivant dans ces immeubles. Les agents d'assurance étaient dévalisés et assassinés.

Il n'y a pas de gazon autour du projet d'habitation de Pruitt-Igoe, mais seulement de l'asphalte couverte de graffitis, d'herbes sauvages et d'éclats de vitres brisées que l'on retrouve partout. Les détritrus se mêlent aux feuilles mortes par un après-midi venteux d'automne.

Deux principes régissent l'habitation telle qu'on l'a conçue au début. Premièrement, après avoir utilisé les fonds fédéraux pour la construction, le bureau local d'habitation, exempt de toute dette, pourrait exploiter le projet grâce aux revenus tirés des loyers.

Deuxièmement, comme l'a affirmé M. Robert C. Weaver, ancien secrétaire du H.U.D., l'habitation à loyer modique avait été conçue, en 1937, pour les victimes de la dépression: - grands travailleurs, qui visaient haut et se trouvaient temporairement en mauvaise posture.

"Aujourd'hui", de dire M. Weaver, "les projets ne sont plus des habitations de transition. Ils sont plutôt devenus des impasses."

Le projet Pruitt-Igoe est, peut-être, l'exemple le plus frappant au pays. En 1956, 52 p. cent des familles qui y habitaient ainsi que dans cinq autres projets d'habitation, suffisaient à leurs propres besoins. En 1972, ce chiffre était tombé à 22.1 p. cent. À Pruitt-Igoe, à peine 15 p. cent de ces familles ne vivent pas du bien-être social.

Le projet Pruitt-Igoe est en déficit depuis 1964, a révélé M. Thomas Costello, directeur exécutif du bureau d'habitation. "L'argent nécessaire pour éviter la faillite au projet d'habitation Pruitt-Igoe était puisé dans les réserves destinées aux autres projets. Le projet Pruitt-Igoe a causé du tort à tous ces projets."

ANNEXE 22
LA LUTTE DE NIXON POUR REDUIRE
L'ECONOMIE

"Consacrer de l'argent à certains problèmes ne les résout pas."
Tel est le plus récent slogan qui circule au gouvernement.

Dans ses fréquents discours à des fonctionnaires, Peter Peterson, secrétaire du Commerce, cite souvent cette plaisanterie de son ami Henry Kissinger: "Peterson, vous ne pouvez pas le savoir, mais le pouvoir est le plus subtil des aphrodisiaques" ce qui fait toujours rire tout le monde, mais le pouvoir n'est pas étranger à Peterson, et il lui plaît de passer à Washington pour "le Kissinger de l'économie".



DESTRUCTION DU PROJET PRUITT-IGOE DE ST-LOUIS.

"Consacrer de l'argent à certains problèmes ne les résout pas" tel est le nouveau slogan.

TIME, 4 décembre 1972

Diminution des crédits accordés à la main-d'oeuvre

Il pourrait fort bien y avoir d'importantes réductions des dépenses fédérales consacrées aux programmes de formation de la main-d'oeuvre, comme le Job Corps et le Job Opportunities du programme destiné au secteur des affaires. Des réductions ont déjà touché le contrôle de la pollution ainsi que d'autres projets concernant l'environnement. Les

responsables du budget entendent réduire considérablement le programme Model Cities.

Le vaste programme de subventions à l'habitation, comprenant une aide pour les loyers et les hypothèques et s'adressant aux personnes pauvres et ayant des revenus situés dans la moyenne inférieure sont aussi visés, semble-t-il. Ces programmes ont permis de construire un nombre considérable de logements; cette année, on envisage de construire environ 2.4 millions de maisons et d'appartements et l'an prochain, un peu moins de 2.1 millions, mais certaines de ces habitations collectives se sont transformées en "taudis en hauteur". Le projet Pruitt-Igoe de St-Louis représente l'échec classique; en effet, il a été le cadre de tant de délinquance que les pouvoirs publics ont décidé d'en dynamiter une partie. La diminution de subventions fédérales est telle qu'elle pourrait acculer à la faillite plusieurs des sociétés d'habitation les plus importantes.

CONFLIT ENTRE LA "TECHNIQUE" ET LA "SAGESSE"

Selon M. David Suzuki, professeur de génétique à l'université de Colombie-Britannique, il faudrait, pour assurer sa survie, que l'homme civilisé commence à exiger des savants qu'ils justifient leurs actes. Il a déclaré devant la Calgary District Teachers Convention que la science est une discipline puissante, avec une "élite professionnelle qui a conservé son autonomie en entourant ses activités de mystère" mais la formation d'un savant ne lui confère ni humanisme ni sagesse,* dit-il. "Il y a autant d'obscurantisme, d'ignorance et de préjugés chez les savants que chez tout autre groupe de la société."

*Note: Il existe aux États-Unis au moins un collège où le diplôme d'ingénieur est d'abord décerné provisoirement, l'ingénieur devant retourner à l'université dans les 5 ans pour étudier pendant une année les arts libéraux et les lettres.

ANNEXE 23

"QUE DIEU BÉNISSE LES ARABES" DÉCLARE FULLERTON

HALIFAX (CP) - Douglas Fullerton, ancien président de la Commission de la capitale nationale, a déclaré vendredi que le boycottage du pétrole arabe et la pénurie d'énergie qui en a résulté a été une bénédiction malgré les apparences.

"Bénis soient les Arabes de nous avoir permis de prendre conscience de notre plus grand problème urbain, l'automobile" a-t-il déclaré lors d'une réunion publique.

Le prix de l'essence ayant augmenté, les citoyens se sont davantage intéressés aux transports publics, et la société s'est rendue compte qu'elle ne peut plus continuer à utiliser l'automobile comme moyen principal de se déplacer dans les régions urbaines. "Dans notre société, les villes se sont construites en fonction de l'automobile... qui crée le développement urbain tentaculaire" a-t-il déclaré.

"Les personnes qui demeurent dans les banlieues pour éviter les ennuis et les inconvénients de la vie au centre-ville contribuent à sa destruction parce qu'ils circulent entre la banlieue et le centre-ville."

M. Fullerton, qui a fait adopter de nombreuses innovations controversées alors qu'il dirigeait la Commission de la capitale, a aussi mentionné qu'il serait une très bonne idée de réunir les ingénieurs de la circulation urbaine et de les abattre.*

*Note: L'usage irresponsable de l'automobile a gaspillé nos ressources naturelles, mené nos chemins de fer et notre système de transport public à la faillite, ponctué nos rues de parcs de stationnement inesthétiques, pollué nos villes par le bruit et le monoxyde de carbone et tué des milliers de personnes.

Les ingénieurs de la circulation qui ont contribué à cette attitude irresponsable, qu'ils ont encouragé par leur technologie peuvent être qualifiés de complices. Cette collaboration et cette complicité ne sont ni préméditées, ni le fruit d'une malveillance; elles résultent d'un manque de sagesse, il est donc préférable de ne pas céder à la suggestion de monsieur Fullerton!!!!!!

M. John McKay
147, rue McLeod
Ottawa 4 (Ontario)

Ils ne font que construire de nouvelles routes et "l'expansion du système routier ne résout aucun problème, elle en ajoute simplement de nouveaux."

"La circulation s'accroît pour remplir l'espace disponible, et lorsque les ingénieurs décident de construire pour l'avenir, ils se retrouvent simplement avec un plus grand nombre de voitures."

} PARAPHRASE
DU "PRINCIPE
DE PARKINSON"

Note: Un ingénieur chinois a déjà travaillé pour moi. Nous avions l'habitude de prendre un café ensemble de temps en temps. Un jour, je lui ai demandé ce qui différenciait notre éducation.

Il me répondit: "J'ai souvent pensé à cela. Il me semble que la différence essentielle est idéologique. Les Chinois estiment que le savoir, l'intelligence et la sagesse doivent toujours être considérés comme des caractéristiques séparées et distinctes. La possession de l'une n'implique pas nécessairement celle des autres."

Quelle sagesse!!!

Samedi 19 janvier 1974

Le Journal d'Ottawa

ANNEXE 24

NOTRE RÉGION COMPTERA INÉVITABLEMENT UN MILLION D'HABITANTS

UN MANHATTAN DU NORD SURPEUPLÉ:
LE DÉSIRONS-NOUS?

De Don Butler
Chroniqueur du Citizen

Les particuliers et les groupes locaux qui soutiennent que l'on peut freiner la poussée démographique dans la région d'Ottawa ne font pas preuve de réalisme, a déclaré jeudi, M. Denis Coolican, président de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.

M. Coolican, qui a pris la parole à la réunion annuelle du chapitre local de l'Institut national canadien pour les aveugles, a déclaré qu'inévitablement, dans un avenir indéterminé, la région d'Ottawa comptera 1 million d'habitants.

Il a déclaré que les adversaires du projet officiel de plan de projection démographique régional ont fait remarquer que la qualité de la vie s'améliorera, si à l'avenir on freine complètement toute poussée démographique ou si l'on installe ailleurs le nombre supplémentaire d'habitants.

"J'ai d'énormes difficultés à répondre à ces arguments pour un certain nombre de raisons", a déclaré M. Coolican.

Il a déclaré que "l'opinion outrancière" préconisant l'arrêt de tout accroissement démographique "exigerait la prise de certaines mesures par l'État et les particuliers, qui à mon avis, sont inacceptables compte tenu de notre genre de valeurs sociales".

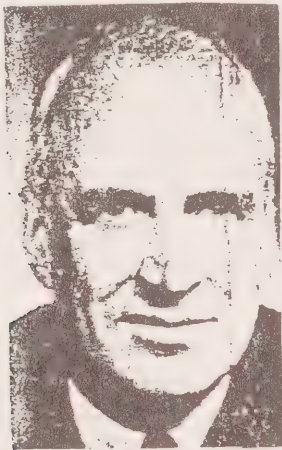
Il a concédé qu'une certaine répartition des habitants dans les plus petites villes de l'est de l'Ontario se produirait à l'avenir à la suite de l'amélioration des moyens de transport, mais il a ajouté:

"La région d'Ottawa demeurera le centre d'accroissement démographique à cause des emplois."

Seule une campagne massive de décentralisation qu'entreprendrait le gouvernement fédéral, l'employeur le plus important de la région, pourrait sensiblement réduire les projections en matière d'accroissement démographique, "et j'en doute à cause de la nécessité d'une capitale fortement centralisée dans le cadre d'un régime fédéral."

Il a ajouté: "il semblerait donc que nos projections démographiques pour l'avenir soient étroitement liées au taux d'accroissement de la bureaucratie fédérale".

M. Coolican a déclaré que la Commission de la capitale nationale qui, dans le passé, a souvent été une cause de désaccord pour la municipalité régionale, est devenue beaucoup plus conciliante depuis que M. Edgar Gallant a succédé à M. Douglas Fullerton, comme président.



Denis Coolican

Bien qu'il n'ait à aucun moment mentionné le nom de M. Fullerton, M. Coolican a attribué à son successeur une grande partie du mérite dans l'amélioration des relations, lorsqu'il a déclaré:

"Il est encourageant de constater que généralement les échanges de renseignements et les relations avec la CCN, se sont récemment avérées étroites, franches et cordiales, et son président, M. Gallant, y a en grande partie contribué."

M. Coolican a signalé l'adoption de l'horaire de travail variable par de nombreux ministères du gouvernement fédéral, comme exemple du concours que le gouvernement peut apporter à la municipalité régionale.

Il a déclaré que sans l'horaire variable, OC Transpo aurait eu des difficultés à assurer un service d'autobus satisfaisant avec son parc actuel de véhicules.

Je trouve les remarques de M. Coolican au sujet des mérites relatifs de M. Fullerton et de M. Gallant, très désobligeantes, - mais très édifiantes!!

Elles me rappellent l'anecdote racontée en 1927 au sujet de "Boss" Kettering, le président de la General Motors. Lorsqu'il est descendu prendre son petit déjeuner, il a trouvé sa femme qui l'attendait sur la terrasse en lisant dans le journal du matin le compte rendu du vol réussi de Lindberg jusqu'à Paris.

"N'est-ce pas merveilleux", demanda-t-elle à son mari, "Comment l'Aigle Solitaire L'A EFFECTUÉ TOUT SEUL?".

"Bien entendu", lui répondit son époux, "Mais pense comment ce vol aurait été encore plus merveilleux, S'IL L'AVAIT EFFECTUÉ ACCOMPAGNÉ D'UN COMITÉ!"

Kettering avait de l'aversion pour les comités. Il pensait que souvent leurs décisions étaient des compromis de points de vues incompatibles qui les émasculaient.

Il est certain que, Paris sous Hausman, et Ottawa sous Gréber, ont fait preuve d'une plus grande sagesse et de prévoyance en matière d'urbanisme que le témoignent actuellement ces villes. Je me souviens lorsque Gréber a menacé de démissionner au sujet de l'incohérence architecturale dans les plans initiaux de l'hôtel Lord Elgin. On l'a autorisé à les faire modifier. Il doit se retourner dans sa tombe s'il voyait la construction contemporaine manhattanesque et de mauvais goût criard!

Actuellement, la qualité de la vie dans la capitale se détériore. Il semble qu'il s'agisse d'une tendance inconsciente à imiter Manhattan. Personne ne peut s'opposer à ce qu'il y ait un million d'habitants dans la région, si elle est suffisamment étendue. La concentration dans un centre-ville comme celui de Desmond Morris, ou même dans la cage plus étendue que représente la ceinture verte, serait une lamentable tragédie.

D'un point de vue simpliste, on éviterait l'édification de la plus grande partie de ces masses de béton inesthétiques, si l'on exigeait que la superficie des pelouses autour de chaque immeuble soit égale à la moitié de ses surfaces habitables (surfaces totales de planchers), sinon plus grande.

The Citizen, Ottawa, vendredi 17 mai 1974

ANNEXE 25

NOTRE "CITÉ INTERDITE" EST UN ENDROIT POUR LES HUMAINS

par R.A.J. Phillips

L'article de Tim Creery portant sur Ottawa, la "cité interdite" (Citizen du 14 mars) était si provocateur que je déteste tomber dans ce piège d'esprit de clocher et prendre les armes pour défendre Notre ville contre ces méchants Étrangers. Mais l'article de Tim Creery faisait figure d'avertissement, un avertissement dont il est temps de se soucier: il faut se mettre en garde contre des gens comme lui.

Cette remarque n'est en aucune façon personnelle. Qui peut s'attendre qu'un journaliste, même des plus doués, puisse être lucide après un dîner avec ses collègues de la tribune? Mais il est toutefois parvenu à traiter de deux aspects:

- . Il est difficile de se rendre au centre-ville d'Ottawa parce que la gare et le terminus d'autobus ne sont plus situés au même endroit qu'auparavant.
- . On dit que c'est là un complot de la bureaucratie naissante pour se protéger du vrai monde.

Au cours des dernières années, la capitale nationale s'est épanouie et est devenue un endroit où, malgré le gouvernement régional et l'Hôtel de ville, il est possible, avec un peu de chance, d'échapper aux autos et aux fabricants de béton.

Quitte à imposer aux pèlerins montréalais une promenade de 5 minutes aux côtés des humbles citoyens de la capitale, nous avons reconstruit la gare à un endroit où elle est beaucoup plus près des domiciles de la plupart des gens de la ville. En retirant les rails du centre-ville, nous avons permis à l'herbe et aux arbres de prendre le dessus, nous avons aménagé un endroit où les gens peuvent s'asseoir, regarder le ciel, lire ou, qui sait, faire l'amour.

Nous avons supprimé les sons rauques et sinistres. Nous avons aménagé une piste cyclable et fait en sorte qu'il soit possible de patiner sur le canal. Je ne crois pas que ces 5 minutes supplémentaires pour les

étrangers, comme M. Creery, soient un prix bien élevé pour pouvoir redonner la vie à notre centre-ville.

Les primitifs, dont l'idéal suprême est de faire converger tous les moyens de transport possibles vers le centre-ville, souffrent d'un autre curieux égarement d'esprit, celui-là se rapportant à la valeur qu'ils accordent à leur emploi du temps.

Il ne faut que 10 minutes pour marcher (vous vous rappelez avoir marché; allons, lorsque vous étiez plus jeune, peut-être?) du terminus d'autobus au centre-ville. Vous n'y parviendrez peut-être pas après un dîner avec les journalistes de la tribune, mais vous pourriez tenter votre chance avant. Et si vous transportez une lourde malle remplie de documents secrets ou de tout autre objet provenant du palais des mandarins, vous vous rendrez compte que les gens normaux voyagent maintenant dans les autobus d'OC Transpo. Nous croyons qu'il est préférable d'agir ainsi que d'encombrer nos routes d'autobus interurbains, ou d'autos, se rendant chercher des passagers à leur arrivée au terminus, ou encore d'assombrir nos espaces libres en les transformant en terrains de stationnement. Et, M. Creery, ce terminus d'autobus est maintenant beaucoup plus près des résidences de la plupart d'entre nous, (c'est-à-dire les citoyens d'Ottawa) qu'il ne l'était auparavant.

Il y a quelques années, il fallait vraiment partir en croisade pour faire adopter une mesure favorisant les citoyens. Ces batailles étaient dirigées par des hommes haut placés, tels Douglas Fullerton, par quelques personnes luttant en solitaires, ou par des groupes communautaires souvent méprisés. Il faut bien un Montréalais comme M. Creery, pour nous rappeler combien incertaines sont nos victoires. Il est peu probable que nous détruisions les parcs, supprimions les pistes cyclables ou la patinoire du Canal pour ramener à la porte de nos domiciles le train de M. Creery (heureusement, tout cela coûterait beaucoup trop cher), mais les indices sont de plus en plus inquiétants.

. On transforme les promenades en autoroutes.

. Nous sommes manipulés par des planificateurs régionaux qui proposent d'amener les autoroutes jusque dans le centre de notre capitale.

. Nous nous occupons encore davantage d'aménager de nouvelles routes et des ponts, destinés aux autos transportant un seul passager et polluant notre ville, que de mettre sur pied un système de transport en commun à bon marché.

. Les gouvernements fédéral, régionaux et municipaux perçoivent toujours des taxes pour permettre aux bureaucrates d'avoir des stationnements gratuits, et ils devront donc en percevoir davantage pour aménager d'autres terrains de stationnement, étendre plus d'asphalte, construire plus de ponts - et subventionner un système de transport en commun peu utilisé.

. Nous acceptons que notre ville soit polluée par un autre aéroport, pour épargner cinq minutes de transport à des voyageurs en provenance de Montréal qui ne méritent probablement même pas de nous visiter.

. Et, pendant ce temps, combien de nouvelles pistes cyclables ont été aménagées? Combien de supports à bicyclettes du type dont regorgent les villes européennes ont été installés? Quel est le budget accordé pour la construction des trottoirs en comparaison de celui pour la construction de routes? Accorde-t-on la priorité à l'enlèvement de la neige sur les trottoirs ou dans les rues?

Il y a quelques années, on a dû partir en croisade pour permettre aux gens de souffler dans la capitale. Hélas! Les citoyens étaient presque devenus respectables, et maintenant, rares sont ceux qui apprécient le système de transport en commun à sa juste valeur, alors même que les planificateurs détruisent lentement mais sûrement les principes de la génération précédente.

Il aura fallu un visiteur comme Tim Creery pour nous rappeler que, au fur et à mesure que le feu sacré de la croisade s'éteint, les planificateurs reviennent à la charge, attendant avec impatience de faire de notre ville un volcan fumant et bouillonnant.

Merci, Monsieur Creery. Merci, Montréal.

R.A.J. Phillips, ancien fonctionnaire de la région d'Ottawa, se dit "rédacteur à ses heures, préférant les gens aux planificateurs". Citizen Forum vous permet de vous exprimer: Nous serons heureux de recevoir vos commentaires - d'un maximum de 800 mots - sur toute question d'actualité. Faire parvenir à Citizen Forum, a/s Citizen, B. P. 5020, Ottawa K2C 3M4. Nous nous en excusons, mais il nous est impossible de retourner les articles non publiés.

The Citizen, Ottawa, mercredi 20 mars 1974



ANNEXE 26

PROJET BELL MEWS A BELL'S CORNERS

LES VILLES ONT BESOIN DE STYLES ARCHITECTURAUX Par Gordon Legge, Expert
en Commerce du Citizin

Un urbaniste d'Ottawa souhaite que les villes et villages satellites de la région adoptent des styles architecturaux précis, qui préserveraient leur caractère individuel.

Mervin Mirsky, vice-président de la Bell Mews Ltd., est d'avis que tous les projets de développement commercial et administratif devraient être tenus de respecter ces styles.

Il prétend que le charme et l'atmosphère des vieilles municipalités de la vallée de l'Outaouais se détériorent rapidement sous le coup de projets de développement désordonnés et disparates.

Selon M. Mirsky, chaque ville devrait établir un plan de base orienté vers un objectif général et ensuite édicter des règlements qui garantiraient le respect de ce plan par tous les projets d'immeubles commerciaux qui seraient exécutés à l'avenir.

Ces règlements pourraient déterminer le style architectural à respecter et prévoir tous les détails, depuis le type de briques à utiliser jusqu'à la couleur de la peinture. Ils pourraient en outre comporter des restrictions quant à la hauteur des immeubles et la publicité.

Selon lui, il serait très facile de conserver le charme de l'architecture du milieu du siècle dernier en mariant les nouvelles constructions aux plus anciennes, notamment les églises, les casernes de pompiers et les édifices municipaux qui subsistent dans les villes de la région d'Ottawa.

Arnprior, Almonte, Packenham, Stittsville, Old Chelsea et Carleton Place ont toutes un potentiel énorme pour préserver leur héritage.

Carleton Place offre des possibilités remarquables mais on est déjà en train de construire un immeuble à bureaux qui gâche le caractère de la rue et n'est absolument pas conforme au style de la municipalité.

La municipalité de Stowe au Vermont a choisi son style architectural, l'Old New England, et d'après Mirsky, l'effet est "absolument adorable".

M. Mirsky déclare: "C'est l'exemple parfait d'une collectivité qui, consciente du charme de son village, a décidé de le conserver."

Il soutient que ce genre de projet de développement ne coûterait pas plus cher.

Le projet de développement de Bell Mews à Bell's Corners respecte ce principe.

Centre commercial et administratif évalué à \$1 million, cette construction est de style architectural colonial et est constituée de briques rouges; son pourtour est peint en blanc et un haut clocher pointu domine l'ensemble.

Les architectes de Belle et Koffman ont soumis ce projet après avoir reçu comme instruction précise d'étudier le caractère de la collectivité. Ils espèrent que ce projet servira d'exemple à d'autres.

Cette construction de 45,000 pieds carrés située en bordure de l'autoroute 7 à Moodie Drive, abritera des boutiques au rez-de-chaussée et des bureaux au deuxième. L'inauguration est prévue pour le 1^{er} juin.

La Bell Mews Ltd. construit également des centres commerciaux de style cottage à Manotik et Carleton Place.

Si l'on permet aux auteurs de projets de développement d'agir à leur guise, comment peut-on être sûr qu'ils respecteront un style?

Lorsqu'on a prévu la construction de l'hôtel Lord Elgin, Gréber a insisté pour que son style respecte le thème d'ensemble. Maintenant, il n'est plus question de thème mais uniquement de dollars.

M. John McKay
147, rue McLeod
Ottawa 4, (Ontario)

Le Citizen d'Ottawa, mercredi 1^{er} mai 1974

ANNEXE 27

Le mardi 30 avril 1974

THE OTTAWA JOURNAL

RÉSOLUTIONS DU CONSEIL DES FEMMES

PLUS D'ESPACES LIBRES PRÈS DES UNITÉS RÉSIDENTIELLES

Par Sheila Brady, Journaliste

The Ottawa Council of Women (Conseil des Femmes d'Ottawa) a adopté lundi une résolution visant à demander aux entrepreneurs en construction de réserver 20 acres par 1.000 habitants pour l'aménagement. Il s'agit là de la superficie prévue dans les lignes directrices énoncées à cet effet par le gouvernement de l'Ontario.

Aux termes des exigences actuelles, les constructeurs sont tenus, au moment du lotissement, de réserver 5% des lots visés à des fins récréatives. Or, ces exigences ne tiennent pas compte de la planification des secteurs démographiques denses, situation à laquelle le Conseil veut remédier.

Cette résolution et toutes les autres adoptées par le Conseil seront envoyées au Conseil provincial des femmes, qui doit se réunir à Niagara Falls au début de mai. Le Conseil présentera alors au premier ministre Davis un mémoire exposant les grandes lignes des recommandations, pour soumettre celles-ci à l'étude du gouvernement provincial.

Les autres résolutions approuvées par le Conseil des femmes d'Ottawa portent notamment sur la nécessité d'avoir un étiquetage plus détaillé des médicaments obtenus par ordonnance, afin d'assurer une protection maximale.

Le Conseil a également souligné le besoin touchant la création d'un programme d'éducation physique obligatoire, de nature non concurrentielle, destiné à tous les écoliers.

Une autre recommandation visait à apporter un sang nouveau au secteur médical, en reconnaissant les professions et les services comme l'ostéopathie, les centres d'hygiène communautaire, la pédiatrie, les soins à domicile, l'acupuncture et les cliniques publiques.

Le Conseil a proposé que le niveau de couverture de l'OHIP soit élargi de façon à inclure ces secteurs.

Dans une autre résolution, le conseil recommandait au gouvernement provincial de classer et d'annoncer les emplois à temps partiel réguliers à l'intention des personnes incapables de travailler à plein temps. De plus, les membres du groupe ont approuvé des résolutions devant être soumises à l'occasion de la réunion nationale, prévue pour le début de juin.

Un mémoire préparé à la suite de la réunion nationale sera alors présenté au premier ministre Trudeau, à l'automne.

Une autre entente portait sur le partage égal des biens, en cas de divorce.

Le Conseil a convenu de chercher à créer une semaine annuelle de prévention des empoisonnements, destinée principalement aux enfants d'âge préscolaire et à leurs parents.

De plus, le Conseil favorise la disparition de la publicité sur le tabac et l'alcool.

Le Conseil des femmes d'Ottawa compte plus de 20,000 membres d'organisations diverses et, d'après ses dirigeants, il est la seule association féminine annuellement reçue par les premiers ministres du Canada et de l'Ontario.

Commentaire:

Les commentaires comme ceux qui précèdent contribuent grandement à démontrer à la plupart des personnes sensées le besoin impérieux de s'assurer davantage la participation du beau sexe! Il existe sans aucun doute de nombreuses preuves sur les effets que le "ZOO HUMAIN", engendré par les centres urbains à population dense, a sur le taux de criminalité et de désistement social, la délinquance juvénile, les échecs matrimoniaux,

et en fait, sur la qualité de la vie. Desmond Morris, l'ethologue bien connu, a écrit un livre fort convaincant dans lequel il apporte des preuves scientifiques à l'effet qu'un tel mode de vie n'est pas naturel pour l'être humain et qu'il est à la source d'une grande partie des troubles et des névroses de la société urbaine.

Voulons-nous qu'OTTAWA devienne le Manhattan du Nord?

C'est exactement ce qui est en voie de se produire!

ANNEXE 28

OTTAWA COMME AMSTERDAM

Pour des étudiants en architecture, les Plaines LeBreton sont une "communauté vivante" sur le bord de l'eau

Par: Susan Riley, Reporter du Journal

Les Plaines LeBreton demeurent vides et inutilisées mais les idées ne manquent pas au sujet de ce qui devrait y être construit.

A part les suggestions spontanées de la part de politiciens et un effort de planification massif maintenant entrepris par un groupe de planificateurs et de consultants fédéraux, un groupe d'étudiants de l'Université Carleton remplit d'innombrables feuilles de papier de dessins colorés.

Les étudiants en architecture de troisième, quatrième et cinquième année orientent leur travail vers les mêmes fins générales que les planificateurs fédéraux et ont été conseillés par un certain nombre d'entre eux sur les possibilités et les limites de l'emplacement.

Vers avril, lorsque leurs cours seront finis, ils auront produit huit ou neuf plans d'aménagement pleinement détaillés.

Voici certaines de leurs idées:

- Enlever la promenade de la Rivière des Outaouais et construire des maisons, des parcs et un centre commercial et de loisirs immédiatement au bord de l'eau;

- Construire un mail de magasinage au-dessus de la rue Wellington entre les rues Preston et Booth de façon à ce que les Plaines ne soient pas physiquement séparées de la communauté avoisinante de Dalhousie;

- Laisser la plus grande partie des Plaines vertes et construire des logements des deux côtés de la rue Wellington, en prolongement de Dalhousie;

- Créer un "parc d'hiver" sur une grande portion des terres actuellement vides;

- Eriger une zone de logement à densité moyenne sur les deux côtés du petit ruisseau qui divise maintenant l'emplacement et,

- Construire de hautes tours - quoique d'une conception non conventionnelle sur les deux terrains de stationnement le long de Slater au pied de Nanny Goat Hill, et des logements à moyenne et à faible densité sur le reste de l'emplacement.

L'équipe d'étudiants formée de Denis LaBerge, Ken Peach, Daniel Ménard et Dominique LaChance propose un des plus ambitieux projet d'aménagement.

Elle enlèverait la Promenade là où elle traverse les Plaines LeBreton, parce que, selon M. LaBerge, "les chemins sont une barrière qui empêche d'avoir accès au bord de l'eau". La Promenade a été conçue comme entrée symbolique dans la Capitale nationale, mais les étudiants disent que la vue n'est belle qu'à une certaine distance en automobile.

Ils soulignent qu'Ottawa n'a presque pas d'aire bordant l'eau qui soit facilement accessible à pied et leurs dessins illustrent un complexe commercial de petite échelle mais dense situé immédiatement sur l'eau - ce qui fait penser à Amsterdam. L'aire commerciale - située sur le terrain vacant immédiatement à l'ouest du pont du Portage - incluerait de petites boutiques et des restaurants et elle serait entourée de logements et d'un square de centre-ville, à nouveau selon la tradition européenne.

Ce caractère à la fois commercial et domiciliaire ferait de LeBreton, lorsque tout le monde rentre à la maison à 17h.30 une communauté vivante et non pas "une place vide."

RACCORD POUR LES PIÉTONS

Ces étudiants, et d'autres équipes préconisent un raccord pour les piétons avec la rue Sparks qui joindrait le centre-ville actuel avec le nouveau centre commercial.

Daniel Ménard a aussi proposé que l'aménagement des plaines se fasse lentement "en 50 ans si nécessaire", de façon à ce que le secteur ait l'air de s'être développé naturellement.

L'équipe de Peter Ferguson souhaite que la nouvelle communauté fasse corps avec Dalhousie, c'est pourquoi elle veut commencer à construire de Dalhousie en descendant plutôt que de la rivière."

Les membres de cette équipe consacreront une bonne partie des terrains situés au bord de l'eau qui sont actuellement vacants à la récréation plus particulièrement à un "parc d'hiver" où il serait possible de patiner par exemple.

Ils préconisent également la construction d'un mail résidentiel et commercial au-dessus de la rue Scott, entre Preston et Booth de façon à ce que l'artère est-ouest achalandée ne sépare pas irrévocablement l'ancienne et la nouvelle communauté.

PRÉOCCUPATIONS COMMUNES

Les plans diffèrent radicalement dans le détail mais on y retrouve certaines préoccupations communes. Par exemple, ils préconisent pour la plupart des logements à densité moyenne, de trois à quatre ou cinq étages, aménagés en bloc du genre Habitat ou en rassemblement irrégulier. Les boîtes carrées et les unités rectangulaires du genre entrepôt semblent être du passé.

La plupart des plans réserve au bord de l'eau une large section vide, immédiatement à l'ouest de l'île Lemieux - en raison des conditions du sol qui ne sont pas propices et prévoient un réseau éventuel de transport rapide.

Enfin, tous les plans tiennent compte du voisinage de Dalhousie et un bon nombre proposent de couvrir au moins une partie de la rue Wellington, de façon à ce que la circulation disparaisse pendant au moins quelques pâtés de maisons. Cet important problème fait également l'objet d'une étude par les planificateurs fédéraux qui n'en sont pas encore arrivés à une solution finale.

Le plan fédéral devrait être prêt en juin, de sorte que les étudiants aient l'occasion de porter des jugements bien à eux.

THE OTTAWA JOURNAL

Le lundi 17 novembre 1975



— CP wirephoto

Disparition rapide d'une telle quiétude aquatique

ANNEXE 29

ILS SONT TYPIQUEMENT BRITANNIQUES

LUTTONS POUR SAUVER LES ÉTANGS DES VILLAGES

par: Peter Calamai
Services des nouvelles
de Southam

Biddestone, Angleterre

L'aubergiste Kelvin King traverse l'étang du village aux coin-coin sonores des canards qui se dandinent, pour ouvrir son Auberge de la maison blanche, vieille de trois siècles: c'est le service de l'après-midi.

Au-delà de l'étang, les prés verdoyants s'étalent à perte de vue bordés de maisons de style georgien, en chaudes pierres de Bath, village situé à moins de douze milles de là, sur la côte sud-ouest de l'Angleterre.

C'est une pittoresque scène de la vie rurale, un véritable tableau mais, combien menacée!

Les étangs de village sont en voie de disparition en Angleterre, et, avec eux, un mode de vie unique.

Il y a peut-être 200,000 étangs à travers le pays, et nombre d'entre eux sont l'oeuvre de constructeurs de routes romains, et servaient jadis au drainage; d'autres ont surgi après qu'on eut pratiqué des excavations dans la glaise ou le gravier.

Tout comme aujourd'hui, les villes naissent près des nouveaux aéroports, les étangs ont naguère souvent donné naissance à des villages, car ils étaient très utiles: on y gardait le poisson, abreuvait le bétail, on s'en servait pour alimenter les premiers moteurs, on y plongeait les commères ou les escrocs et on y noyait les sorcières.

Les étangs ne peuvent plus servir à noyer les sorcières ni à d'autres fins traditionnelles et encourager par des subventions gouvernementales, les fermiers les remplissent, les conseils de village se débarrassent de ces trous sales et mal entretenus et, avec quelques chargements de terre seulement, réussissent à y aménager des terrains de stationnement.

Les étangs disparaissent à un rythme affolant - cent par semaine - lorsque les conservateurs britanniques ont lancé leur campagne nationale de sauvetage.

Cette croisade, appuyée par la Ford Motor Co., a manifestement touché la corde sensible des ruraux. Diverses couches de la société, des moines aux directeurs de compagnies, ont mis leur énergie dans la bataille.

La bienfaisante quiétude des étangs disparaît rapidement.

Ces divers groupes mènent la campagne en disant que les étangs de village sont aussi essentiels aujourd'hui qu'au tournant du siècle... mais pour des raisons différentes. Tout d'abord, les étangs sont un élément essentiel de l'apanage rural, la mesure de la vitalité du mode de vie unique des villages anglais. Un étang pollué, étouffé de mauvaises herbes, révèle que le village a succombé aux tentacules sans cesse croissantes de l'ère du transport."

Deuxièmement, les étangs sont de véritables trésors écologiques fournissant un premier habitat aux insectes et aux plantes déjà en danger d'extinction. Et finalement, un étang de village bien entretenu est à la

fois un endroit reposant et agréable, pouvant servir de décor aux rêveries d'un vieillard, ou aux études de sciences naturelles des enfants.

Depuis la mise sur pied de la campagne de sauvetage en mars, ses membres ont souligné ce type de destruction. Sept cent copies du guide d'action personnelle pour récupérer les étangs abandonnés ont été déjà vendues au prix d'environ \$2.40 chacune.

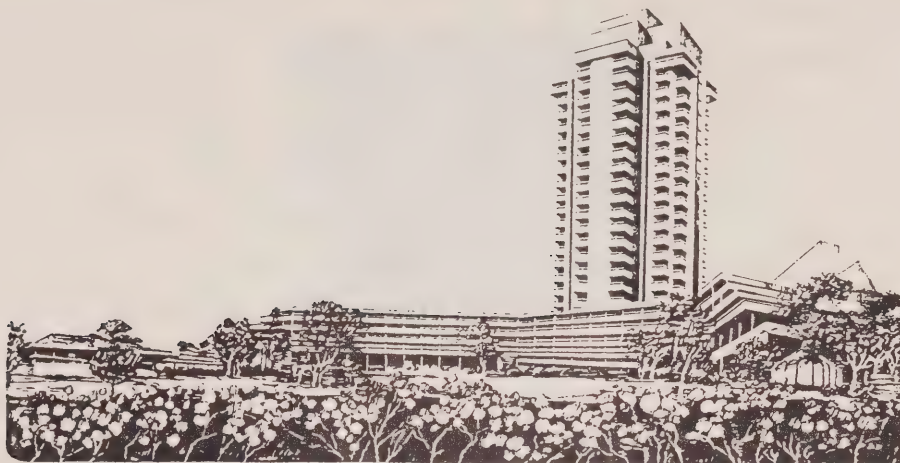
Commentaires:

Dans la construction des maisons, des bureaux et des appartements, la volonté de faire des profits doit être reléguée au second plan, après la nécessité de créer un environnement permettant une vie de qualité.

Par exemple, les enfants peuvent être élevés à la campagne, dans des cabanes de bois rond, où ils pourront parcourir avec leur chien, le bois et la prairie et où ils seront des plus heureux même s'il n'y a pas eau courante ou d'autres commodités du genre. Ils sont heureux d'aider leurs parents à accomplir les tâches contribuant au bien-être familial. Renversez la formule. Elevez-les au 6^e étage d'une tour, où la salle de bain a une tuyauterie dernier cri. - Sont-ils dans un milieu naturel? dans des couloirs, des trottoirs de ciment?

La plupart des gens qui lisent ou ont l'esprit critique savent qu'une grande partie de la violence et de l'indiscipline des enfants, ainsi que des perversions, est causée par ce sentiment d' "emprisonnement", comme le décrit Desmond Morris dans le Zoo humain. Les statistiques sur le crime le confirment.

ANNEXE 30

COMBIEN Y A-T-IL D'ARBRES ET DE PARCS DANS NOTRE VILLE?

CET HÔTEL COÛTE VINGT-TROIS MILLIONS DE DOLLARS. IL S'ÉLÈVE DANS UN JARDIN PRIVÉ DE 15 ACRES. SITUÉ À 20 MINUTES DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL ET À 15 MINUTES DU CENTRE D'UNE DES GRANDES VILLES DU MONDE, IL CONTIENT 406 CHAMBRES, CHACUNE D'ELLES ÉTANT PLUS LARGE D'UN TIERS QUE LA MOYENNE DES CHAMBRES D'HÔTEL EN AMÉRIQUE DU NORD. CHAQUE CHAMBRE DONNE SUR UN BEAU PAYSAGE. PLUS DE 90 p. CENT DE CES CHAMBRES ONT UN BALCON D'OÙ IL EST LOISIBLE DE CONTEMPLER LE PANORAMA. L'HÔTEL POSSÈDE UNE VASTE SALLE DE BAL, QUATRE RESTAURANTS DÉTENANT UN PERMIS DE VENTE DES BOISSONS, DEUX SALLES DE BANQUET IMMENSES ET DIX SALLES DE CONFÉRENCE. IL A ÉTÉ CONÇU, CONSTRUIT ET ÉQUIPÉ POUR RECEVOIR LE VOYAGEUR INTERNATIONAL, SEUL OU EN COMPAGNIE DE 800 PERSONNES. L'HÔTEL OUVRIRA SES PORTES EN JUIN 1974.

L'HÔTEL PRINCE DE TORONTO

PRINCE HOTELS INTERNATIONAL
YORK MILLS ROAD, AU COIN DU DON MILLS ROAD
BOÎTE 9900, DON MILLS (ONTARIO) M3C 3B7
TÉLÉPHONE NO: 444-2511, TÉLEX: 06-966725

Combien d'espace vert un hôtel peut-il accaparer?

Quelques uns des vieux hôtels ont leurs propres jardins et parcs où peuvent se promener leurs clients. Cet hôtel offrira des chambres d'environ 1600 pieds carrés soit un total de 15 acres! C'est très bien! Mais n'est-il pas beaucoup plus important qu'un immeuble d'appartements soit entouré de toute cette verdure? On estime que l'habitation unifamiliale moyenne dispose d'environ 1,600 pieds carrés de verdure. Si nous voulons éviter de vivre dans un "zoo humain" entouré de béton, je crois que le terrain de tout immeuble en hauteur devrait avoir une surface minimale calculée en multipliant le nombre d'appartements par 1,000 pieds carrés.

ANNEXE 31

L'immeuble en hauteur, "une bonne affaire" et un excellent moyen de détruire l'environnement et la qualité de la vie!

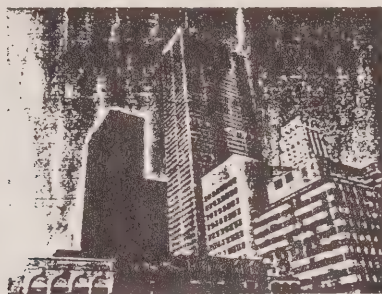
Les condominiums à Miami Beach

Time, MAI 1972



On croirait trouver moins de trace des névroses causées par le milieu artificiel que créent les immeubles en hauteur lorsque ces derniers sont habités par des citoyens de l'âge d'or et par des vieillards. Mais tel n'est pas le cas. Ce projet domiciliaire a déjà souffert de toutes les manifestations des maladies psychiques associées à la forte densité de population des immeubles en hauteur et que connaissent toutes les grandes villes. (Voir "Le Zoo humain" de Desmond Morris).

TORONTO, VILLE INVIVABLE
MACLEAN'S, AVRIL 1972
UN POLYPIER HUMAIN



HOG TOWN .

Il y a quelques années, on trouvait dans Toronto un plus grand nombre de maisons unifamiliales, par personne, que dans toute autre grande ville du monde. Toronto aujourd'hui n'arrive pas à réserver ce caractère, mais ses habitants s'intéressent de plus en plus à la "qualité de la vie". Il y a quelques années, l'opinion publique avait réussi à faire échec au projet de construction de l'autoroute Spadina, qui devait traverser Rosedale, un vieux quartier résidentiel plein de charme.

M. John McKay
147, rue McLeod
OTTAWA 4 (Ontario)

ANNEXE 32

Le "savoir faire" contre la "sagesse", contre le "désagrément causé par un éclairage en bandes étroites"! L'éclairage fluorescent dans l'industrie, sur les autoroutes, dans une salle d'opération, ou dans la cuisine - ça va! Mais dans un salon, lors d'un grand dîner en bonne société, ou sur une rue résidentielle tranquille - à cela nous disons non et mille fois non!

LES VILLES/ALEXANDER ROSS

Un éclairage doux et mystérieux agrmente l'aspect nocturne d'une ville.

Au début, la réunion qui se tenait à l'hôtel de ville de Toronto laissait croire à un grand démêlé politique. D'une part se trouvait M. Frederick (Beg Daddy) Gardiner, le véritable inventeur de la forme d'administration adoptée pour le Toronto métropolitain et le premier président de Métro - un personnage de grand prestige, une sorte de Churchill municipal, un des rares Canadiens à voir, de son vivant, une voie rapide porter son nom. Aux côtés de Gardiner, aujourd'hui président du Toronto Hydro, se trouvait un groupe d'experts tout-puissants: des ingénieurs éclairagistes, le chef adjoint de la police et des représentants de plusieurs groupes d'hommes d'affaires. Ils s'empres-
saient autour de la chaise roulante du grand homme, comme des "groupies" à un concert rock.

De l'autre côté de la table, se trouvait M. Ralf Kelman, un jeune artiste de Vancouver et âgé de 25 ans à l'aspect fragile, qui portait une chemise à col ouvert et un collier de barbe. Ces quinze derniers mois, Kelman les a passés sur la route, en auto-stop ou en autobus, visitant le pays, se pageant chez des amis ou aux YMCA, pour étudier personnellement l'éclairage des rues dans les villes canadiennes - et le passage presque inaperçu à un éclairage plus fort et plus brillant de ces rues dégrade subtilement le milieu urbain.

M. Gardiner, appuyé par son groupe d'experts, et M. Ralf Kelman en solo représentaient aux rues opposées devant le Comité municipal des travaux publics.

La question était la suivante: quel genre d'éclairage devrait-on installer sur la partie nord de la rue Yonge, la rue principale de Toronto?

Il y a un an, tout au plus dans presque toutes les villes canadiennes, cette question n'aurait soulevé aucune controverse. Des ingénieurs anonymes auraient tout simplement ordonné d'installer le système d'éclairage qui, d'après eux, donnerait le plus de lumière au moindre coût - habituellement, il s'agit de l'éclairage au sodium ou à la vapeur de mercure - et le conseil de ville aurait sanctionné, par habitude, leur décision. Cet état de choses dure depuis des années et des années. Mais Kelman ne s'est rendu compte que l'aspect et l'atmosphère nocturnes de nos villes changeaient que l'an dernier. En tant qu'artiste, il faisait des sculptures qui s'inspiraient de l'environnement et avait été fasciné par les enseignes au néon et le style "Art Deco" des années 1930. Puis, un soir à l'occasion d'une promenade dans la forêt d'immeubles en hauteur du West End de Vancouver, il se rendi soudainement compte que les rues sympathiques où il avait grandi et qui étaient éclairées par des réverbères incandescents, devenaient bleues. Des ingénieurs avaient remplacé les réverbères incandescents du West End par un éclairage non rectifié à la vapeur de mercure, qui décolorait tous les objets, et donnait aux gens et au paysage des rues un aspect bleuâtre lugubre.

Comme il voulait visiter son pays de toute façon, Kelman fit un emprunt à la banque et prit le train pour l'Est. Il voulait découvrir quel aspect avait revêtu l'éclairé de chacune des grandes villes du Canada. En plus d'une année de vie nomade, il interviewa des ingénieurs éclairagistes dans la plupart des grandes villes canadiennes, des artistes, des scientifiques du Conseil national de recherche, des spécialistes américains de l'environnement, des manufacturiers, et des concepteurs éclairagistes. Il devint un expert en ce domaine virtuellement méconnu des Canadiens, et un observateur déçu des paysages nocturnes du Canada.

C e qu'il a trouvé dans le pays l'a beaucoup déprimé. Il a déclaré sur Calgary et sur Edmonton: "Ce sont les villes les plus

américanisées au Canada; elles rivalisent entre elles pour la quantité d'éclairage." Regina était, à son avis, jaune et bleue, la combinaison de lumières incandescentes et d'un éclairage à la vapeur de mercure. Ottawa avait heureusement le plus de réverbères incandescents. Montréal se détériorait, mais d'après Kelman, elle se rachetait par les centaines de réclames au néon conçues par des artistes des années 1930 et 1940. En novembre dernier, il arrivait à Toronto pour découvrir "la dernière ville à éclairage incandescent en Amérique du Nord".

"Cet éclairage triste et voilé s'accorde bien avec les tramways et l'architecture victorienne", dit-il. Il donne à la ville un cachet de plus en plus irremplaçable. Une partie de l'éclairage date d'il y a vingt ans, mais déjà les ingénieurs le considèrent "démodé". Amoureux de cet éclairage incandescent, Kelman décidait de rester quelque temps dans la ville.

Comme il ne vendait rien et qu'il n'était payé par personne, Kelman est devenu un lobbyiste de premier ordre. En peu de mois, il avait participé à presque toutes les émissions d'entrevues dans la ville, et avait réussi à intéresser à l'éclairage urbain plusieurs membres du Conseil municipal de Toronto, plutôt réformistes, dont le maire David Crombie.

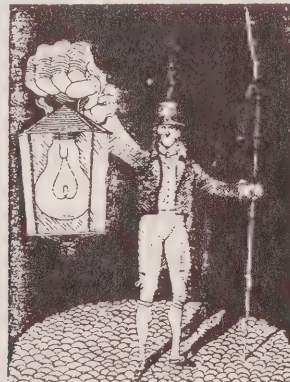
L'argument principal de Kelman est que tout éclairage public, intérieur et extérieur, devrait se rapprocher le plus possible du spectre naturel de la lumière. Sa serviette est remplie d'études scientifiques démontrant qu'un éclairage non corrigé a un effet bizarre et troublant sur les gens et les animaux (une expérience aux États-Unis, par exemple, a permis de constater que les rats élevés sous le spectre froid de lumières fluorescentes avaient des gonades sous-développées, ce qui pourrait expliquer à un bon nombre de femmes pourquoi leur époux fonctionnaire est beaucoup moins ardent au lit).

A la réunion de septembre dernier, les experts présentaient des preuves impressionnantes. Les lampes de sodium à haute pression, d'après un ingénieur, nécessiteraient moins d'électricité et coûterait

à peine le tiers de l'éclairage incandescent. M. Jack Ackroyd, chef adjoint de la police, déclarait aux conseillers que l'éclairage plus brillant de la rue Yonge diminuerait le taux de criminalité et il a donné des chiffres qui révélaient que ce taux avait diminué sur les sections de la rue où l'éclairage avait déjà été amélioré.

C'est alors que Kelman mit son petit grain de sel. Son argument était surtout fondé sur l'esthétique et l'environnement, mais il a également donné des raisons économiques. Premièrement, a-t-il dit, les réverbères incandescents sont déjà installés. Il a soutenu que si les ingénieurs donnaient constamment la préférence à un éclairage plus fort, cela était, en grande partie, en fonction des intérêts de quelques manufacturiers américains.

On était loin de parvenir à une décision. Six membres du Comité sur neuf approuvaient Kelman. Le Conseil municipal sanctionnait le vote du Comité, quelques semaines plus tard. La rue Yonge demeurera telle quelle - c'est-à-dire qu'elle sera éclairée par une source de lumière dispendieuse et désuète, selon beaucoup d'experts, mais très agréable pour la promenade du soir. L'éclairage urbain: désuet mais reposant. "Toutes les villes peuvent tirer parti de leurs propres erreurs, mais il faut un Conseil municipal sage pour savoir profiter des expériences des autres".



Éclairage de ville: désuet mais reposant.

M. John McKay
147 McLeod
Ottawa 4 (Ontario)

ANNEXE 33

L'HORRIBLE ET LE DISGRACIEUX SUR COMMANDE

Disgracieux et horrible.

Ainsi s'est exprimé mardi le maire d'Ottawa, M. Pierre Benoît, pour décrire l'éclairage des rues de sa ville.

Le maire n'en a pas moins voté, comme les autres membres de la commission de contrôle, en faveur de l'installation du type de lampadaire, sur certaines parties de la promenade Alta Vista, du River Road, des avenues Riverdale et Parkdale et de la rue Somerset qu'il n'aime pas.

"Nous avons d'autres luttes à mener" a-t-il dit.

Le maire Benoît a affirmé que c'est généralement pour des raisons de sécurité routière qu'on installe sur les principales rues des lumières en surplomb et de forte intensité, quoique, pour sa part, il préfère l'éclairage plus diffus des ampoules sphériques utilisées par la Commission de la Capitale nationale sur l'avenue Clemow dans le quartier de Glebe et sur le nouveau pont du Portage.

La CCN projette-t-elle de remplacer les lampadaires ornementaux sur la rue Elgin et sur le pont Mackenzie King? Ces fragiles lampadaires dressés le long d'une des principales artères de la Capitale nationale, semblent toujours inclinés et de plus déparent le paysage. On les trouve sur la rue Elgin entre les rues Wellington et Laurier.

Les lampadaires pour piétons, installés le long de la rue Elgin entre Laurier et Wellington, ont été endommagés à maintes reprises par diverses causes, notamment par les chasse-neige. La Commission de la Capitale nationale a dû concevoir, pour ce genre d'utilisation, un lampadaire beaucoup plus solide. Selon un porte-parole de la Commission, dès que cela s'avèrera nécessaire, le modèle actuel sera remplacé. Les lampadaires du pont Mackenzie King sont d'un modèle plus solide, mais, étant donné l'endroit où ils sont situés, ils n'en sont pas moins susceptibles d'être endommagés par les véhicules.

Bien que ces lampadaires présentent des problèmes d'entretien, il semble que le calibre de l'éclairage et la qualité de la lumière qu'ils fournissent contribuent à l'amélioration de l'environnement urbain beaucoup plus que l'éclairage traditionnel de haute intensité au moyen d'énormes lampadaires. Le Citizen d'Ottawa, le mercredi 10 avril 1974.

ANNEXE 34

LE BRUIT: Ennemi de la tranquillité et visiteur importun.

UNE PREMIÈRE: CONDAMNATION POUR BRUIT CAUSÉ PAR UN CLIMATISEUR
RICHMOND HILL (Ont.)

(PC) - Une querelle entre voisins au sujet du bruit causé par un climatiseur domestique a entraîné une condamnation pour bruit excessif, la première en Ontario en vertu de la loi de 1971 sur la protection de l'environnement.

Mme Hary Lieberman de Markham a plaidé coupable à une accusation portée par sa voisine, Mme Neil Johnston.

Mme Johnston a soutenu que le climatiseur de la maison des Lieberman empêchait sa famille d'utiliser confortablement l'arrière-cour de leur maison en raison du bruit répercuté par l'appareil entre les deux maisons.

La sentence a été reportée au 29 mai.

^
AU SECOURS! POLICE! ARRÊTEZ LA POLLUTION.

Par Rick Lyons

Journaliste au Journal

Des pressions sont actuellement exercées sur le comité municipal de lutte contre la pollution de l'air et de l'eau afin que celui-ci prenne sans tarder des mesures visant à l'application plus sévère des règlements sur le contrôle de la pollution locale.

Et si Enquête pollution atteint son but, le Conseil municipal prendra des mesures visant à réglementer la conduite automobile dans la Capitale.

Mais on ne saurait préciser dans quelle mesure le Conseil municipal pourra protéger les résidents contre la menace croissante de la pollution

de l'air et de la pollution par le bruit, et cette question sera étudiée plus à fond le 21 mars, alors que les membres du comité rencontreront le chef de police, M. Léo Séguin, et les conseillers juridiques de la ville d'Ottawa.

Selon un rapport préparé par deux membres d'"Enquête pollution", Christine Epplett et James Gallagher, le volume croissant de la circulation serait la principale cause de la pollution de l'air et de la pollution par le bruit à Ottawa.

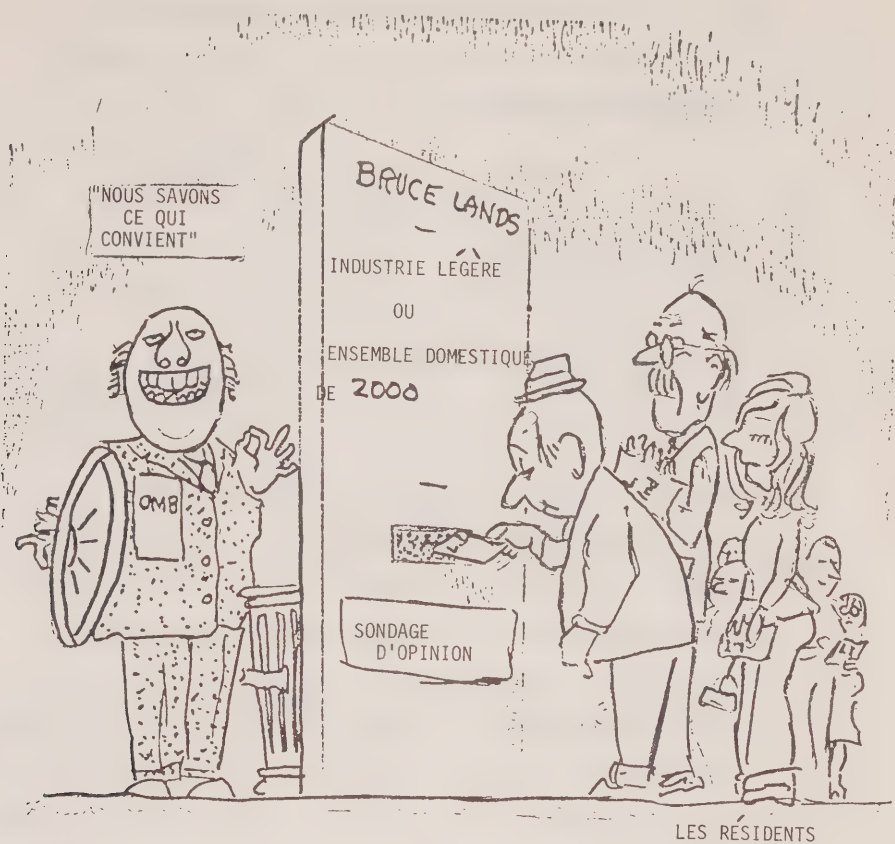
Le rapport étudie les effets des véhicules moteurs sur l'environnement à Ottawa et souligne que le degré de bruit constaté dans plusieurs quartiers, notamment dans le centre-ville, est susceptible de compromettre le bien-être des résidents et de nuire à l'accomplissement efficace de certains types de travaux.

On a laissé entendre aux membres du comité que même si la municipalité a adopté des règlements contre le bruit, les tentatives pour faire valoir ces règlements devant les tribunaux n'ont pas été très réussies.

Comme première étape de ce qui pourrait bien devenir une importante campagne municipale anti-pollution, le comité a décidé de déterminer s'il serait pratique et financièrement possible de convertir la flotte de véhicules municipaux pour qu'elle puisse fonctionner au gaz propane plutôt qu'à l'essence.

LE JOURNAL d'Ottawa,
samedi, le 2 mars 1974

ANNEXE 35



LA DÉMOCRATIE DE PARTICIPATION

ANNEXE 36

Le Journal d'Ottawa, le lundi 31 décembre 1973

LA CONTROVERSE DE BRUCE LANDS

LES RÉSIDENTS DE NEPEAN PERDENT LA BATAILLE
DU ZONAGE

PAR BRIAN CHADDERTON

Journaliste au Journal

Un groupe composé de 94 propriétaires de Nepean ont perdu la longue et dure bataille qu'ils ont menée dans l'espoir d'empêcher qu'on procède à un nouveau zonage d'un immense terrain situé sur le chemin Baseline. Tout en exprimant sa sympathie pour les résidents, l'Ontario Municipal Board a décidé que, dans le cas controversé de Bruce Lands, leurs objections n'étaient pas suffisamment sérieuses pour justifier le rejet d'une demande de modification du zonage.

Le terrain d'une superficie de 31 acres est situé en face de deux secteurs de maisons unifamiliales: Bruce Farm et Qualicum Park. La municipalité avait demandé à l'OMB de modifier le zonage actuel afin de faire de ce secteur une zone résidentielle de haute densité plutôt qu'une zone d'industrie légère. Après avoir fait l'objet d'une séance orageuse au conseil municipal, alors que plus de 200 résidents ont soulevé des objections, le règlement prévoyant la modification du plan de zonage a été renvoyé au OMB.

Un jury composé de deux membres a entendu pendant huit jours les témoignages et les plaidoyers de la municipalité et de Minto Construction en faveur du règlement, et de la Société Campeau ainsi que de 94 propriétaires représentés par l'avocat torontois Jim McCallum contre le règlement.

Le jury a rejeté les objections des résidents voulant que la construction sur ce site, par Minto, des 685 unités projetées surchargerait les écoles existantes. Le jury a plutôt accordé foi aux témoignages des représentants de la Commission scolaire, lesquels ont

déclarés qu'il n'y aurait pas de telles difficultés.

Le jury a en outre rejeté les objections des résidents selon lesquelles les rues et les égouts deviendraient surchargés, et l'érection, sur ce terrain, d'immeubles en hauteur occasionnerait une baisse de la valeur des propriétés.

Le jury a également rejeté les arguments des résidents à l'effet qu'on ne devrait pas permettre que le zonage en vigueur au moment où ils ont acheté leur maison soit par la suite modifié par la municipalité.

Bien que, par le passé, le jury ait protégé les propriétaires fonciers qui se réclamaient du zonage en vigueur lorsqu'ils ont acheté leur maison, il a souligné qu'"il ne s'agit pas là d'une politique".

Le jury a ajouté qu'il ne garantit une telle protection que dans le cas où la modification au zonage signifierait qu'un secteur unifamiliale deviendrait partiellement résidentiel à haute densité.

Les résidents ont déclaré au jury qu'ils auraient préféré la venue d'industries légères sur ce terrain plutôt que la construction d'un ensemble domiciliaire qui entraînera l'arrivée de 2000 nouveaux résidents.

ANNEXE 37

UNE DÉCISION DU CONSEIL DE VILLE RELANCE LA CONTROVERSEBRUCE LANDS - RENVOI AU OMB?

La longue, et parfois pénible, controverse au sujet du projet Bruce Lands à Nepean pourrait fort bien, pour la deuxième fois, être portée devant l' Ontario Municipal Board

En décembre 1973, l'OMB a rejeté la requête d'un groupe de propriétaires de Nepean qui voulaient qu'un terrain d'une superficie de 31 acres adjacent aux subdivisions de Bruce Lands Farm et Qualicum Park demeure une zone d'industrie légère.

L' OMB a refusé de s'opposer à une demande à l'effet de modifier le règlement de zonage afin de faire de ce secteur un quartier résidentiel à haute densité. Toutefois, trois conditions posées par l' OMB ont été étudiées lundi par le Conseil de ville, et le tout a tourné à la confusion.

Lors d'un vote à trois contre trois sur un amendement tendant à accepter les conditions de l' OMB, le Conseil s'est trouvé dans une impasse et l'amendement a été rejeté.

"Personne, sauf les conseillers juridiques, ne sait où nous allons", a déclaré le président du conseil municipal M. Haydon, après que les conseillers William Koops, Aubrey Moodie et Ben Franklin eurent voté contre les amendements visant à réglementer la superficie des planchers, de même que la hauteur et, dans certains cas, l'emplacement des immeubles.

Le vice-président du conseil municipal M. Grant Carman, a déclaré: "Nous avons perdu notre pouvoir de négociation et Minto (L'entreprise de construction qui est propriétaire du terrain) peut déposer une requête pour l'obtention d'une décision judiciaire".

La modification du zonage, "Minto aurait peu de chance d'avoir gain de cause devant l'OMB."

M. Thompson a toutefois affirmé que les résidents sont prêts à négocier.

"Il a ajouté que si la municipalité estime qu'un ensemble domiciliaire est préférable, nous nous entendrons peut-être pour que celui-ci soit à moins haute densité - peut être jusqu'à R-5, mais comprenant au maximum de 10 à 12 unités à l'acre et aucun immeuble en hauteur".

Dans leur présentation, les résidents ont rappelé que le projet Minto augmenterait la population d'environ 2,000 habitants et que, partant, les écoles seraient surpeuplées.

Les résidents soutiennent que la municipalité dispose de tous les pouvoirs pour permettre seulement à certains types d'industrie de s'établir sur ce terrain, de sorte qu'elle pourrait interdire celles susceptibles d'incommoder les résidents des secteurs domiciliaires existants.

Le président du conseil municipal Haydon, le vice-président Carman et le conseiller Al Loney se sont inquiétés de ce que tout renversement définitif de la décision coûterait à la municipalité environ trois acres de terrain qui auraient pu servir à l'aménagement de nouveaux parcs.

Compte tenu de cette acquisition, il y aurait eu, dans cet ensemble domiciliaire, environ 10 acres de terrain aménagés en parc.

"Nous risquons de perdre ce terrain complémentaire acquis de bonne foi", a déclaré le conseiller Loney.

Il a été suggéré que la question soit étudiée à nouveau par le Conseil lorsque le conseiller Bob Mitchell, président du comité d'urbanisme, sera de retour d'une absence d'un mois.

Le conseiller Loney a affirmé que le conseiller Mitchell était réputé favorable à l'amendement défait lundi.

Le président du conseil municipal Haydon a déclaré que tout autre amendement devrait être sensiblement différent de celui de lundi.

Le Journal d'Ottawa, le mardi 11 juin 1974

ANNEXE 38

LE GROUPE PINECREST

Le Comité de résidents de Pinecrest-Queensway estime pouvoir justifier sa position devant la province dans tous ses conflits avec la ville relatifs à la planification du secteur ouest.

Le Comité et les urbanistes ont collaboré étroitement pour préparer un projet d'aménagement, cependant, "plusieurs points de frictions" sont apparus.

David Hill, président du Comité, a déclaré mercredi lors d'une réunion spéciale du conseil de planification de la ville, tenue à l'école publique Pinecrest, qu' "un urbaniste professionnel pourrait fort bien défendre la position du Comité quant aux points en litige."

"Il est impossible de dire que la position du Comité est absolument déraisonnable ou inadmissible."

M. Hill a déclaré au maire et au conseil de contrôle qui siègent actuellement à titre de conseil de planification qu' "à cet égard, le Comité tient compte de l'Ontario Municipal Board. Et il poursuit "vous pouvez décider, soit d'adopter la position des services d'urbanisme de la ville, ou celle du Comité".

PROMOTEURS

Après la réunion, M. Hill a déclaré: "Il ne s'agit pas d'une menace." Nous pensons cependant que de nombreux promoteurs rencontreront l' OMB.

La réunion du conseil de planification ne visait pas à en arriver à une décision, elle cherchait plutôt à renseigner.

Le plus grave sujet de discorde est l'emplacement du pont Deschênes.

Selon M. Hill, "le Comité estime que ce pont devrait se situer le plus au nord et à l'est que possible et au nord-est de l'usine de filtrage, même si cela nécessite la construction des piliers pour soutenir le pont ou ses approches".

Il poursuit: "Les services de planification sont en principe d'accord avec le Comité, mais à cause d'un manque d'études techniques et de coûts elle n'est pas prête à adopter une position aussi précise et aussi ferme.

Il poursuit: "Bien qu'il s'agisse d'une responsabilité régionale, le Comité voudrait que la ville décide qu'il ne faudrait pas construire l'artère Britannia.

"(Elle)... divisera le parc Britannia en deux, éloignera les résidents du rivage ... nuira au charme du village Britannia et de Belltown, que notre projet de planification s'est efforcé de protéger, et détruira la qualité de la vie que connaissent actuellement ces régions.

M. Hill faisait remarquer qu'il existe actuellement trois artères et une voie rapide dans ce secteur, et qu'il faudrait situer vers le sud une autre artère si elle était nécessaire.

Selon lui "rien ne justifie l'artère Britannia".

Je parie que les résidents seront les perdants!

ANNEXE 39

UNE INTERDICTION FRAPPE LES IMMEUBLES EN HAUTEUR L'OMB RÉSERVE
SA DÉCISION SUR LE ZONAGE DU GLEBE.

Jeudi, deux membres de l'Ontario Municipa Board (OMB) ont réservé leur décision sur un nouveau zonage qui interdisait la construction d'autres immeubles en hauteur, le long du canal Rideau, sur cinq îlots dans le Glebe.

S'opposaient à cette mesure des avocats représentant environ neuf propriétaires fonciers, dont l'un souhaitait démolir une rangée d'habitations de style victorien situées au niveau du Driveway et de la Première avenue pour construire un immeuble à appartements de dix étages.

L'association communautaire du Glebe ainsi que plusieurs propriétaires fonciers de ce quartier ont demandé l'an dernier, un nouveau zonage approuvé par les urbanistes de la ville et approuvé à l'unanimité par le conseil en juillet dernier.

Un refus de l'OMB constituerait un sérieux obstacle pour des groupes communautaires du centre de la ville, de la Côte de sable, de Pinecrest-Queensway et d'autres quartiers où un zonage prévoyant un usage moins intensif des terrains a été recommandé, dans le cadre de nouveaux projets d'aménagement pour les quartiers.

Cependant, on étudie actuellement la situation du Glebe de façon indépendante, ce qui ne créera pas nécessairement un précédent.

Le nouveau zonage touche la majeure partie du secteur délimité par le Driveway, la Première avenue, la rue O'Connor et Patterson's Creek au nord; tout le secteur délimité par le Driveway, les Quatrième et Cinquième avenues et la rue O'Connor au sud, et la partie donnant sur le Driveway, des trois îlots situés entre les deux secteurs

Trois tours d'appartements sont déjà construites le long cinq rues, deux d'entre elles ayant été approuvées juste avant l'interdiction. Selon le nouveau zonage, on ne pourrait construire que des maisons en rangées.

Selon l'association communautaire et le personnel de planification de la ville, de nouvelles tours intensifieraient les problèmes de circulation, boucheraient la vue le long du canal et tendraient à supprimer des habitations peu élevées qui sont en bon état.

The Citizen, Ottawa, vendredi le 28 juin 1974

ANNEXE 40
JOURNAL D'OTTAWA

vendredi 1e 24 mai 1974

FAVORISER LES CITOYENS AGÉS OU LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS?

LE GLEBE AUX PRISES AVEC UN DILEMME MORAL

Par Richard Lee

Reporter du Journal

L'Église Unie St.James-Glebe est au centre d'un véritable dilemme moral.

Les membres de la congrégation, qui habitent dans le secteur, s'opposent aux projets d'expansion, à côté des propriétés de l'église des résidences de citoyens âgés. La société Steff-Kim Lodges a décidé de réunir deux maisons situées au 174 et au 176 de l'avenue Glebe en ajoutant dix pièces supplémentaires et un ascenseur entre les deux.

Quatre-vingt-huit propriétaires fonciers se sont opposés à ce projet parce que les dimensions de l'édifice ne conviendraient pas au caractère résidentiel de leur avenue.

Selon Joyce Warren, qui s'est chargée de rédiger une pétition qu'elle a distribuée aux propriétaires, "nous pouvons supposer que ce projet une fois réalisé, entraînerait la construction d'autres immeubles commerciaux."

Mme Warren poursuit: "au cours des années, nous avons tout fait pour conserver à cette communauté son caractère résidentiel. Il est important de s'opposer à tout ce qui pourrait y nuire".

Bien que la ville ait approuvé le projet d'expansion, Lionel Kirby, propriétaire des résidences de personnes âgées ne peut obtenir un permis de construire avant d'obtenir une "légère modification" des règlements municipaux en vigueur.

En vertu de ces règlements, une nouvelle construction doit se trouver à 60 pieds du centre de la route. Or, les habitations de M. Kirby ne s'en trouvent qu'à 48 pieds.

De plus, s'il existe un parc de stationnement à l'arrière, l'allée qui y conduit doit mesurer 12 pieds de large. M. Kirby partage l'usage de l'allée avec l'église et légalement il n'en contrôle que 10 pieds et $7\frac{1}{2}$ ".

Cependant, M. Kirby peut contourner les règlements municipaux de plusieurs manières.

La ville peut lui permettre de construire si elle modifie légèrement les règlements municipaux en sa faveur.

M. Kirby pourrait aussi louer ou acheter le terrain requis pour l'allée à l'actuel propriétaire, l'Église Unie Glebe-St. James.

Le conseil d'administration de l'église a recommandé à ses administrateurs que l'église vende la propriété, y compris son presbytère à M. Kirby et ainsi, il ne serait pas nécessaire de modifier le règlement municipal.

Mais les administrateurs, dont beaucoup sont des propriétaires fonciers de l'avenue Glebe, ont adopté une résolution selon laquelle ils refusaient de vendre leur propriété à M. Kirby et s'opposaient aussi à ce que la ville apporte des modifications au règlement municipal.

George Pike, président du conseil a déclaré: "Il s'agit d'un véritable dilemme moral. Nous avons besoin de nouvelles habitations pour les citoyens âgés, mais les résidents de la collectivité craignent de voir se multiplier les immeubles commerciaux".

M. Kirby a déclaré qu'il a exploité à perte les résidences de citoyens âgés pendant les quatre dernières années, mais qu'il estime pouvoir

rentabiliser son affaire s'il peut mettre son projet à exécution.

"Actuellement, nous exploitons deux résidences séparées avec cuisines et salles à manger séparées. Mon projet me permettrait de réduire les coûts, en installant une seule cuisine et une seule salle à manger plus spacieuse a-t-il déclaré."

"De plus, je pourrais ainsi installer un ascenseur pour certains de nos résidents qui ne peuvent plus monter les escaliers et les dix pièces supplémentaires apporteront un revenu supplémentaire".

"La seule autre possibilité consisterait à augmenter considérablement les loyers, qui actuellement vont de \$25 à \$360 par mois et la plupart des résidents ne pourraient se permettre de tels frais."

La décision de l'église a suscité un très grand mécontentement chez la plupart des citoyens âgés qui demeurent actuellement dans les résidences.

L'un d'eux a déclaré: "Nous ne voulons pas être obligés de quitter la résidence pour aller dans des maisons de retraite, et nous ne pourrions pas nous permettre de vivre dans des foyers beaucoup plus onéreux où l'on demande de \$12 à \$18 par jour."

"J'ai vécu dans le Glebe toute ma vie et je tiens à y rester. Certaines des personnes qui ont signé cette pétition vieilliront à leur tour et ne sauront pas non plus où demeurer" a déclaré tristement un autre résident.

Cependant, la situation est loin d'être réglée. Les paroissiens pourraient passer outre à la décision des administrateurs de l'église, lors de leur réunion générale, dimanche prochain.

La ville pourrait aussi ne pas tenir compte de l'opposition des résidents et apporter une légère modification au règlement municipal lors de sa prochaine réunion sur la question, prévue pour le 6 juin.

D'une manière ou d'une autre, M.Kirby a déclaré qu'il lui fallait une réponse pour très bientôt, en effet, il a reçu une promesse de financement, s'élevant à \$145,000, qui expire à la mi-juin.



LIONEL KIRBY

..mécontent..

Il n'y aurait pas de "dilemme moral" si la société Steff-Kim, Lodges qui a probablement "décidé afin d'accroître ses profits de l'avenue Glebe, "de réunir les deux maisons situées au 174 et au 176 , décision qui fait fi d'une manière flagrante des droits des résidents à un environnement de qualité.

Je parie que le comité de "révision" de la ville (il "revise" la loi au niveau c'est-à-dire qu'il l'enfreint des intérêts des promoteurs), autorisera ce forfait dont pâtiront les résidents qui ont payé leurs taxes pendant des années en s'imaginant naïvement que la ville protégerait leurs intérêts. Quelle bonne blague!

ANNEXE 41

LA VILLE AUTORISE L'AGRANDISSEMENT DE LA RÉSIDENCE
DU GLEBE POUR CITOYENS AGÉS

Reporter du Journal

Le Comité de révision de la ville a autorisé la réunion des deux maisons sur l'avenue Glebe en vue de créer un foyer plus spacieux pour citoyens âgés.

Cependant, Lionel Kirby, propriétaire des résidences pour citoyens âgés Steff-Kim, pourrait se voir obligé de retarder ou même abandonner son projet soit de réunir deux maisons pour citoyens âgés situées aux 174 et 176 de l'avenue Glebe si les résidents du quartier poursuivent leur combat, s'opposent au projet qui se chiffre à \$145,000 en faisant appel de la décision du Comité auprès de l'Ontario Municipal Board.

Lorsque le Comité de révision a examiné, la semaine dernière, la demande de légères modifications présentée par M. Kirby, les projets de ce dernier se sont heurtés à une opposition farouche de la part des propriétaires fonciers du quartier et des paroissiens de l'Église Unie St. James du Glebe, ses voisins immédiats.

Au cours de l'audience, le comité a été informé de l'opposition énergique des paroissiens au projet d'agrandissement. Cependant selon le témoignage de l'un d'eux, la demande de M. Kirby n'a été rejeté que par une majorité de 6 voix.

Quoique le règlement municipal autorise l'exploitation de résidences pour citoyens âgés dans ce quartier M. Kirby devait obtenir une légère modification du règlement général de zonage de la ville, avant de pouvoir rénover les deux maisons et les transformer en un plus grand ensemble, puisqu'autrement, il ne se conformerait pas aux exigences touchant la largeur de l'allée menant du parc de stationnement et la marge de reculement.

Les services de planification de la ville ont appuyé le projet

qui ajouterait des unités, aux résidences, dont le nombre maximum ne devrait pas dépasser quarante-deux.

Selon les services de planification, les édifices de l'avenue Glebe pourraient en vertu du règlement de zonage en vigueur, servir à des fins beaucoup moins souhaitables, soit des pensions ou des résidences communautaires, ou même être remplacés par des immeubles à appartements.

Les résidents s'inquiètent de ce que le projet d'élargissement pourrait plus tard entraîner des problèmes pour le quartier, si les maisons une fois réunies étaient vendues et servaient à d'autres usages.

Les contribuables ont aussi fait remarquer que le projet risquait d'augmenter la circulation dans le quartier.

Selon M. Kirby, la réunion des deux maisons visait à améliorer les conditions de vie des résidents et à rentabiliser son exploitation, puisque les deux maisons actuellement séparées nécessitent deux salles à manger et deux cuisines, il envisage aussi d'installer un ascenseur.

Les opposant à ce projet ont un délai de 21 jours pour en appeler de la décision du Comité de révision et ils pourraient aussi envisager d'exiger une audition de l'Ontario Municipal Board, pour résoudre le conflit.

Quelle blague !!!!

Ma prédiction du 24 mai s'est réalisée. Le Comité de révision de la ville a décidé de violer, pardon "de réviser" la loi pour la rendre conforme aux intérêts du promoteur, à l'encontre des intérêts des résidents qui y sont opposés pour la plupart.

C'est ainsi que nos quartiers vont à leur ruine. On a, une fois de plus, ouvert la porte à tous les abus.

ANNEXE 42

LE CENTRE-VILLE D'OTTAWA DEVRAIT-IL DEVENIR LE "MANHATTAN DU NORD"
AFIN DE FOURNIR DES CLIENTS AUX COMMERÇANTS DU QUARTIER? UN GENRE
DE " ZOO HUMAIN" QU'A SI BIEN DÉCRIT DESMOND MORRIS?

DES HOMMES D'AFFAIRES DISENT FRANCHEMENT LEUR OPINION

NOUVEAU PLAN D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE

Par John Ferguson
Reporter du Journal

On devait présenter à la Commission d'urbanisme d'Ottawa au cours de sa réunion qui a eu lieu cet après-midi, un nouveau plan qui critique la plupart des propositions du plan d'aménagement du centre-ville.

Ce plan a été établi au cours de ces quatre dernières semaines, par M. M.Dillon Ltd., ingénieur conseil, à la demande d'un groupe de commerçants, de spéculateurs et d'intérêts immobiliers qui se fait appeler "groupe d'hommes d'affaires en cause".

L'Association de la promenade de la rue Bank a donné son impulsion au plan et son président, M. Mel Hartman, a comparu il y a un mois devant la Commission d'urbanisme pour exprimer l'opposition de son organisation au plan d'aménagement établi par le Comité d'urbanisme de résidents du centre-ville composé de 50 membres et de l'urbaniste M. John Leaning.

Le plan s'oppose principalement aux propositions en matière de service de transport et à la forte densité de la population, formulées dans le plan d'aménagement du Comité de citoyens.

Il s'oppose à la fermeture des rues Lyon et Metcalfe à la circulation, continue faisant valoir que l'on doit maintenir les moyens suffisants d'assurer la circulation des automobiles, non seulement pour permettre l'accès au quartier central, mais également au quartier commercial de la rue Bank, à ceux qui viennent de toutes les parties de la région.

Il propose que la zone résidentielle à forte densité proposée pour les terrains proches de la rue Bank, à l'est et à l'ouest, ne devrait pas être limitée à la construction d'immeubles de onze étages, ainsi qu'on l'a proposé dans le plan d'aménagement.

Il déclare que les quartiers résidentiels à faible densité entre la rue Kent et l'avenue Bronson devraient être réduits d'un pâté de maisons, pour s'étendre entre la rue Lyon et Bronson. On pourrait aménager l'espace qui s'étend entre les rues Kent et Lyon, et encourager la construction d'habitations confortables dans cette zone, mais on pourrait y construire des superficies supplémentaires en échange de la fourniture de commodités additionnelles, en tant que "zone de prime résidentielle", qui permettrait son aménagement en vue d'abriter une population très dense.

Le plan du groupe recommande de ne pas conserver comme quartier à faible population, l'espace compris entre les rues O'Connor et Elgin au sud de la rue Somerset, ainsi qu'on l'a proposé dans le plan du Comité de citoyens, mais qu'il devrait être également une "Zone de prime".

Dans son appendice, le plan de remplacement critique les propositions du plan d'aménagement des citoyens, qui recommande de fournir des logements à une large gamme de groupes d'âges, de professions, de revenus et de familles.

"Des logements devraient être construits dans le centre-ville pour les touristes, les résidents temporaires, les célibataires et d'autres personnes qui ne peuvent pas habiter en banlieue", indique le plan des hommes d'affaires.

"Il n'est pas nécessaire que dans tout le quartier, on retrouve la gamme complète de revenus, de groupes d'âges, et de membres des différentes couches de la société".

Il fait valoir que la zone commerciale de la rue Bank dépend largement de résidents de toute la région, plutôt que de ceux du quartier, comme clients, d'où la nécessité d'aménager des réseaux routiers permettant d'atteindre et de quitter la zone".

Tenant compte de ce facteur, il propose que les parcs de stationnement soient proches du quartier commercial et non uniquement en bordure d'une zone commerciale d'hôtels et de parcs de stationnement juste au nord du Queensway et proche de cette voie, ainsi qu'on l'a proposé dans le plan d'aménagement des citoyens.

Le groupe déclare que les transports publics "peuvent contribuer à réduire la circulation des voitures privées, mais qu'ils ne les élimineront pas à moins qu'on organise un système de transport généralisé qui serait plus économique, plus commode et plus confortable que les systèmes actuels".

Le rapport doute qu'un système de transport rapide et généralisé soit mis en place dans la région avant 1984.

Le rapport déclare que le groupe doute que la bicyclette soit utilisée de façon permanente par un fort pourcentage de la population, et par conséquent il s'oppose à une proposition du plan d'aménagement voulant que l'on construise un réseau de pistes cyclables à travers le centre-ville.

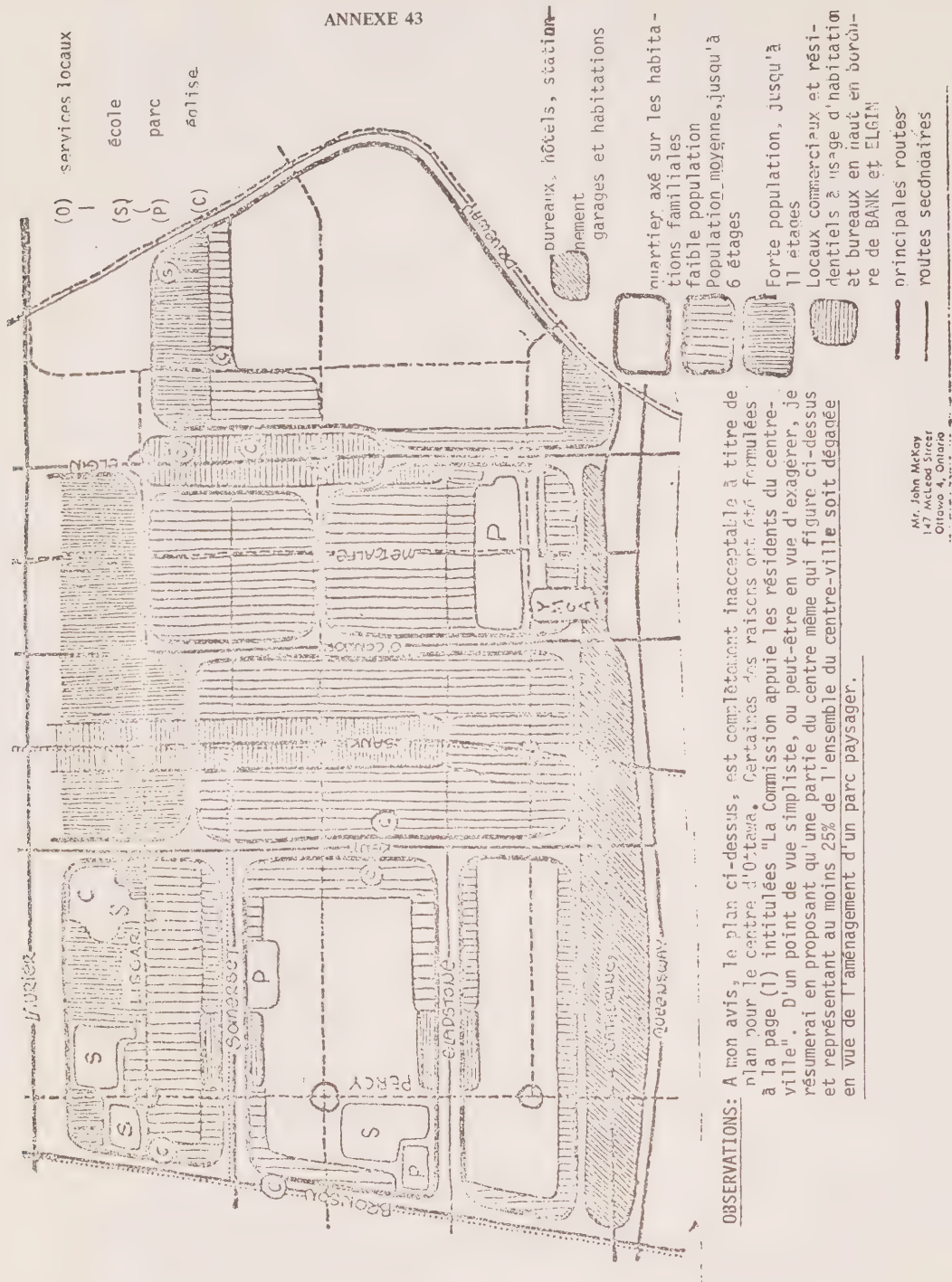
Toutefois, on prévoit le passage des bicyclettes sur les emprises existantes.

Le plan du groupe accepte généralement les propositions du plan d'aménagement que le centre-ville devrait être primordialement résidentiel et qu'on devrait envisager un accroissement de la population.

Mais il indique que ce quartier ne veut pas être considéré de la même façon que Sandy Hill ou le Glebe.

Il devrait offrir un environnement différent, plus animé et par conséquent nécessairement plus bruyant," indique le rapport.

ANNEXE 43



OBSERVATIONS: A mon avis, le plan ci-dessus, est complètement inacceptable à titre de plan pour le centre d'Ottawa. Certaines des raisons ont été formulées à la page (1) intitulées "La Commission appuie les résidents du centre-ville". D'un point de vue simpliste, ou peut-être en vue d'exagérer, je résumerai en proposant qu'une partie du centre même qui figure ci-dessus et représentant au moins 25% de l'ensemble du centre-ville soit dégagée en vue de l'aménagement d'un parc paysager.

Mr. John McKay
147 McLeod Street
Ottawa 4, Ontario

ANNEXE 44

LA COMMISSION APPUIE LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DES CITOYENS
POUR LE CENTRE-VILLE

De: John Ferguson
Reporter du Journal

Jeudi la Commission d'urbanisme d'Ottawa a accepté d'appuyer la plus grande partie d'un plan d'aménagement d'un comité de citoyens et du service d'urbanisme qui met l'accent sur le caractère résidentiel du centre-ville.

Il s'est lui-même engagé au moins à étudier la possibilité de mettre en pratique un plan routier efficace en vue de réduire la circulation.

Après avoir passé la première demi-heure de sa réunion à exprimer ses inquiétudes au sujet de la façon dont le conseil municipal l'a traitée au début de la semaine, la Commission a appuyé à l'unanimité presque tous les principes exposés dans le plan.

L'étude du quartier peut maintenant passer à la phase suivante, à savoir l'achèvement d'un plan d'aménagement, l'exposé détaillé des moyens qui permettront d'appliquer les principes généraux formulés dans le plan d'aménagement.

Actuellement la commission s'est engagée à mettre en oeuvre un plan d'aménagement du centre-ville qui prévoit:

1] - l'aménagement d'une zone résidentielle à forte densité le long d'un tronçon qui s'étend de l'avenue Bronson à la rue Elgin au nord de la rue Cooper entre la rue Elgin et la Promenade;

2] - l'aménagement de zones résidentielles à densité moyenne au nord de Somerset entre Bronson et Kent, et dans l'espace au sud de Somerset vers la Queensway entre les rues Kent et Elgin les immeubles atteindraient 6 étages au maximum);

3] - une zone résidentielle à faible densité avec des habitations pour familles au sud de Somerset entre Bronson et Kent s'étendant au sud jusqu'à la rue Catharine et comportant des bandes de terrains pour l'aménagement de sections résidentielles à densité moyenne en bordure des principales artères;

- 4) une bande de terrains pour la construction de locaux commerciaux comportant aux étages supérieures des bureaux et des logements, dans un espace situé directement à l'est et à l'ouest de la rue Bank vers le sud jusqu'à l'avenue Gladstone et de chaque côté de la rue Elgin au sud jusqu'à la rue Gilmour;
- 5) - une zone d'aménagement commerciale et des immeubles ayant des habitations aux étages supérieures, à l'est et à l'ouest d'Elgin, de la rue Lewis à l'avenue Gladstone;
- 6) - une zone résidentielle à faible densité pour des familles à l'est d'Elgin vers la Promenade au sud de Somerset;
- 7) - une bande de terrains pour l'aménagement d'une zone résidentielle à forte densité comportant des immeubles de bureaux, des hôtels, et des parcs de stationnement à proximité du Queensway et s'étendant jusqu'au nord de la rue Catharine.

- la décision de la Commission d'appuyer la plus grande partie du plan d'aménagement représente une importante victoire pour le comité d'urbanisme des citoyens et le service d'urbanisme de la ville, dont le plan vise à conserver le caractère résidentiel du centre-ville tout en permettant l'aménagement de zones commerciales.

- 8) - "Un groupe d'hommes d'affaires en cause" s'est opposé au plan d'aménagement du groupe des citoyens et du service d'urbanisme. Ils critiquent le plan qu'ils trouvent trop modéré et ils préconisent un plan prévoyant une plus forte expansion et permettant un aménagement d'une densité beaucoup plus élevée.

- 9) - Les propositions du groupe de citoyens ont été rejetées en ce qui concerne deux zones, au nord de Somerset, à l'ouest de Kent et au sud de la rue Lewis entre O'Connor et Elgin.

Les particuliers voulaient qu'on désigne les deux zones pour l'aménagement d'immeubles à faible densité, tandis que la Commission, à la suite d'un vote partagé dans chaque cas, les a désignées pour la construction d'immeubles à densité moyenne s'élevant jusqu'à six étages.

Tandis que la Commission a appuyé des limites de hauteur, de 11 et 6 étages pour les immeubles de forte densité et de densité moyenne respectivement, elle a admis la possibilité de "primes" : c'est-à-dire qu'on pourrait offrir à un promoteur éventuel la possibilité de construire des étages supplémentaires en échange de commodités additionnelles, et une telle possibilité devrait être considérée dans toute la zone.

10) - La Commission a passé près de deux heures à discuter le plan de circulation exposé dans le plan d'aménagement, avant de décider de permettre au personnel du service d'urbanisme d'en étudier les possibilités de réalisation.

Le plan de circulation vise à réduire le nombre de voitures qui traversent la zone pour se diriger vers le centre-ville, en fermant les rues Lyon et Metcalfe à la circulation continue.

Len Coulter et Billy Joe ont tous les deux exprimé leur inquiétude que le plan pourrait léser les commerçants du quartier central.

Mais le président du Comité de citoyens, M. Brian Bourns, l'urbaniste M. John Leaning et le directeur de l'urbanisme, M. John Reid, ont tous fait observer à la Commission qu'on ne procéderait à la fermeture des rues qu'en corrélation avec un certain nombre d'autres mesures, y compris l'expansion des transports publics, l'augmentation des frais de stationnement, les plans de stationnement et de transport et la possibilité d'élargir d'autres rues.

La discussion a abouti à une impasse jusqu'à ce que Robert Chevrier et Trudy Wiltshire aient accepté le libellé d'une motion qui recommandait que le service d'urbanisme examine les propositions, sans écarter la possibilité d'autres solutions.

REMARQUES:

Les propositions (1) à (10) indiquent-elles qu'on tient compte de ce qu'Ottawa est la capitale de notre grand pays?

Y décerne-t-on l'objectif d'embellir le centre-ville afin que les Canadiens en soient fiers et que les visiteurs l'admirent avec envie?

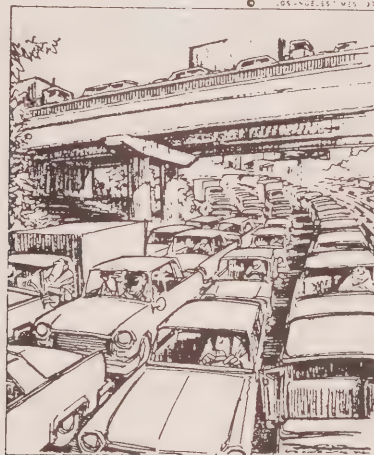
Tout ce que je constate c'est que les propositions (1) à (10) ci-dessus offrent des résultats médiocres: un zoo humain incroyablement encombré d'immeubles de 6 étages, 11 étages, ou plus, entassés les uns contre les autres, comme cela existe déjà dans le quartier délimité par les rues Lisgar-Cooper-Somerset et Cartier. Quelqu'un peut-il prétendre que la qualité de vie, qui résulte de l'absence d'espaces verts et découverts, est ce à quoi nous devrions aspirer? Toute ville tirera bien un jour une leçon de ses propres erreurs, mais il faut faire preuve de jugement pour tirer profit des erreurs des autres. Il est évident que ceux qui ont présenté ces propositions médiocres n'ont jamais lu les comptes rendus des expériences américaines, par exemple le surpeuplement de Pruitt-Igoe à St-Louis, de Cabrini-Green à Chicago, de Columbia Point à Boston et celui de Stella Wright à Newark. Comme Desmond Morris le fait remarquer dans son livre "Le Zoo Humain" les conditions de vie dans un environnement artificiel surpeuplé entraînent souvent toutes sortes de violences, de perversions et de comportements résultant de névroses. Les statistiques le prouvent. Est-ce que nous voulons pour le centre-ville de la Capitale de notre pays?

Pourquoi n'a-t-on pas prévu l'aménagement d'arbres et de boulevards bordés de pelouses? Que sont devenus notre imagination artistique et notre prévoyance? Que Dieu nous vienne en aide si nous devons devenir des personnes dépourvues de prévoyance et d'imagination, obsédées par l'argent, ce que semble indiquer ce plan dangereux et aveugle.

ANNEXE 45

OTTAWA... "CE MANHATTAN DU NORD?"

Il ne fait aucun doute que l'ancien caractère et charme naturel d'Ottawa a été gâché. Auparavant, la cité était caractérisée par l'emplacement, l'aménagement et le style architectural de ses constructions. Maintenant, on semble chercher à déterminer le nombre de gratte-ciel qui peuvent être entassés dans le centre-ville et parmi eux, on y a récemment ajouté les quartiers généraux de la Défense nationale qui N'AURAIENT JAMAIS DÛ ÊTRE CONSTRUITS À LEUR EMPLACEMENT ACTUEL, trois nouvelles "tours" sur la rue Albert, etc. A moins que nous ne considérions Manhattan comme un modèle à suivre et que nous ne souhaitions réussir à faire d'Ottawa le Manhattan du nord, nous ne devrions jamais autoriser la construction d'un autre gratte-ciel dans le centre-ville. Quelqu'un devrait assommer ces politiciens myopes qui permettent ce gâchis et expliquer qu'il existe le long des rives et dans les villages avoisinants des emplacements magnifiques et pittoresques où il serait possible de construire des gratte-ciel selon une formule à laquelle on n'a jamais pensé.



"Zut, c'est pire que le West Side Highway de Manhattan! Notre promenade le long de la rivière est pire que la leur!"

Note: L'autoroute West Side est une voie rapide surélevée qui compte six voies et est extrêmement bruyante; elle achemine vers Manhattan la moitié des véhicules provenant des banlieues.

ANNEXE 46

DANS QUELLE MESURE FAISONS-NOUS PREUVE DE SAGESSE DANS L'AMÉNAGEMENT DE NOS RIVES?



"J'AI CRU BON DE DÉCRIRE PRÉCISÉMENT LES FAITS"

Cette caricature qui a été publiée récemment dans le CITIZEN d'Ottawa vient à l'appui de ce que j'ai toujours revendiqué c'est-à-dire l'aménagement d'une voie rapide près de la rive d'une rivière est une grave erreur. Le mieux qu'on puisse dire pour sa défense est qu'elle offre une vue agréable aux automobilistes qui roulent à 40 ou 50 milles à l'heure. Toutefois, son pire inconvénient est qu'elle constitue une barrière pour quiconque désire se rendre à la rive. Dans cette caricature, le petit garçon et son chien sont les victimes.

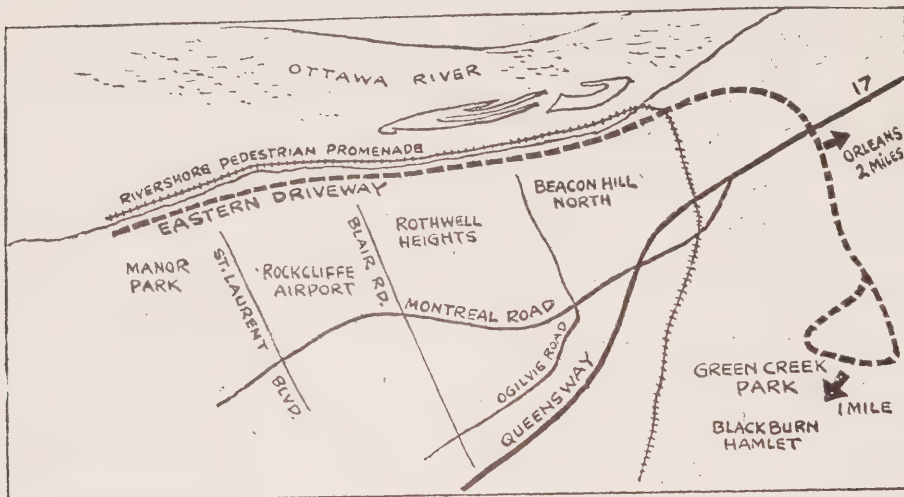
J'ai toujours soutenu qu'on devrait permettre aux gens de VIVRE sur la rive! On pourrait y parvenir sans nuire au public en général. Comment? En construisant simplement sur la rive une série de gratte-ciel éloignés entre eux d'au moins mille verges. On pourrait aménager en face de chacun un quai pour l'été et une patinoire naturelle en hiver. Le terrain qui sépare les gratte-ciel pourrait être transformé en parc ouvert au grand public.

On accèderait à chacun des édifices (ou des constructions domiciliaires) en empruntant une allée qui relierait l'édifice à la route principale qui serait distante d'au moins 1,000 verges. Le terrain de stationnement de l'édifice ou du gratte-ciel serait aménagé près de l'autoroute. Il serait interdit de stationner plus près de la rive.

Il est intéressant d'observer que dans le cas de nos promenades en bordure de la rivière, nous commettons à nouveau les erreurs de New-York. Verrons-nous disparaître le caractère original d'Ottawa en 20 ans? Avons-nous dépassé le point de non-retour? Sommes-nous en train de devenir le "MANHATTAN DU NORD?"

ANNEXE 47

Dans quelle mesure faisons-nous preuve de sagesse dans l'aménagement de nos rives?



Les gens sensés commencent à se rendre compte que la rive d'une rivière devrait être AMÉNAGÉE! L'ancienne formule qui consistait à construire une route en bordure d'une rivière pour que les automobilistes aient une vue agréable alors qu'ils roulent à 50 milles à l'heure était stupide! Je propose qu'on construise SUR LA RIVE à intervalles de 1,000 verges des constructions domiciliaires dotées de leur propre quai. Des parcs accessibles au public relierait ces constructions. On ne pourrait construire de route à moins d'un quart de mille de distance!

UNE ROUTE TOURISTIQUE DE L'EST

C'est évidemment par la plus pure des coïncidences que la nouvelle route touristique de l'Est annoncée par la Commission de la Capitale nationale traversera d'un bout à l'autre la circonscription d'Ottawa-Carleton du ministre des finances John Turner! Il ne faudrait pas entretenir d'opinions malveillantes sur l'effet de cette "coïncidence" sur la façon dont la CCN établit dans le mystère ses priorités.

Mais quelle qu'en soit son origine, la route touristique est un projet de premier ordre. Il s'agit d'une amélioration attendue depuis longtemps dans le secteur est de la ville qui se développe rapidement et elle devrait conférer un nouveau caractère à ce secteur plutôt négligé. Elle rehaussera également l'image de l'ensemble de la Capitale nationale.

Cette route touristique et la promenade qui la longe révéleront de nouvelles vues panoramiques splendides le long d'une grande rivière dont l'accès a été depuis trop longtemps interdit aux citoyens de la ville. C'est cette récupération de la rivière et l'aménagement de lieux de récréation agréables le long de la route touristique qui justifient surtout le projet.

Evidemment, la route servira également de voie d'accès au coeur de la ville, comme dans le cas de la route touristique de l'Ouest. Mais il faudrait attacher à cette fonction une importance complètement secondaire. La route devrait servir de voie à accès limité, étant donné surtout qu'elle ne comptera que deux voies. De plus, il ne faudrait pas demander à la population canadienne de payer la construction d'une artère de circulation locale.

Le défi consistera à donner accès aux rives de la rivière et en même temps, à les protéger et à aménager une route touristique qui s'intégrera d'elle-même au paysage. La CCN est peut-être l'organisme le plus compétent dans ce domaine au Canada. Et lorsque la route touristique de l'Est sera terminée (elle devrait sûrement l'être d'ici cinq ans), alors il faudra entreprendre la construction de la route touristique du Sud et de celle de Deschênes en direction de Hull, quelles que soient les circonscriptions dans lesquelles elles se trouvent.

Le mardi 29 janvier 1974

Le Journal d'Ottawa

ANNEXE 48

DROIT DE PASSAGE A BRITANNIA

Messieurs: - Le 14 mai, le Comité de planification régionale a accepté "en principe" de réserver un droit de passage routier le long d'une voie de chemin de fer désaffectée dans le secteur Britannia. Un prolongement de la route touristique de la rivière des Outaouais relierait le futur pont Deschênes au Queensway et à la route Richmond.

Ce "prolongement prévu de la route touristique de la rivière des Outaouais" serait en réalité une autoroute à quatre voies, une artère de pénétration qu'emprunteraient automobiles, autobus et camions. Elle éliminerait non seulement l'une des parties les plus pittoresques de la piste cyclable, mais également la possibilité d'aménager des lieux de récréation dans la baie Britannia et elle empêcherait la population d'y avoir accès. De plus, le projet détruirait la région sauvage située près de l'usine de filtration, séparerait le parc Britannia des jardins en bordure du lac et diviserait le village de Britannia en deux.

La nécessité de construire une autoroute importante dans ce secteur n'a pas encore été démontrée!

Je crois qu'il s'agit là d'une source d'inquiétude majeure, non seulement pour les résidents de Britannia mais également pour la population d'Ottawa.

H. Ray.

Ottawa

Le mardi 25 juin 1974

Le Journal d'Ottawa

Le Comité de planification régionale et la Commission de la Capitale nationale seront-ils les derniers planificateurs en Amérique à se rendre compte que la méthode ancienne qui consiste à construire ou permettre la construction d'autoroutes et de routes en bordure de rivières et de lacs a été abandonnée et qualifiée de l'une des erreurs les plus flagrantes dans le passé?

On se rend maintenant compte que ces autoroutes situées en bordure de rivières et de lacs

- (a) créent une barrière qui prive les résidents de l'accès aux rives des cours d'eau,
- (b) polluent par le bruit et la fumée les alentours de la rivière ou du lac et les privent de leurs attraits.

Il est reconnu de façon générale que la distance minimale entre une autoroute et la rive d'une rivière ou d'un lac devrait être d'au moins un tiers de mille.

Espérons que la CCN corrigera à temps ses erreurs passées et qu'elle ne gâchera pas de nouveau à l'avenir les rives de rivières et de lacs en les isolant de la POPULATION DE LA CAPITALE DU CANADA.

ANNEXE 49

LES CITOYENS DÉCLARENT LA GUERRE AUX AUTOROUTES

Par John Wylie
Journaliste

Un groupe de résidents du secteur Britannia a donné avis mercredi qu'ils se battraient jusqu'au bout pour sauver leur collectivité des autoroutes "destructrices".

De l'avis des résidents, si certaines des autoroutes dont la construction est projetée sont effectivement aménagées, "Britannia disparaîtra".

Ils s'inquiètent surtout du fait que les autoroutes diviseront des parcs et morcelleront le village.

Les résidents s'opposent à la construction projetée d'une route est-ouest désignée sous le nom d'artère de pénétration Britannia et craignent également qu'on puisse prolonger l'autoroute nord-sud 416 à travers Britannia.

Même s'ils n'ont aucune objection majeure à la construction d'un pont traversant la rivière des Outaouais dans le secteur Britannia, ils veulent obtenir la garantie que ce pont n'aura pas des effets néfastes sur la collectivité.

Gordon Ritchie, président nouvellement élu du groupe connu sous le nom d'Action Britannia, a déclaré lors d'une réunion qu'aux yeux des planificateurs, Britannia n'était qu'un "flot de circulation".

On a fait remarquer qu'en plus des projets de construction de nouvelles autoroutes, les planificateurs élaborent actuellement des plans pour élargir plusieurs voies existantes de ce secteur.

Derek Crain, planificateur dans le secteur privé, a fait remarquer qu'à moins que les résidents n'exercent une pression concertée, l'avenir de Britannia s'annonce sombre.

Il a déclaré qu'il était urgent d'établir un plan d'action.

M. Crain a souligné que les autorités à plusieurs niveaux avaient des vues sur le secteur Britannia.

"Nous assisterons à des tractations politiques et le grand perdant sera la collectivité".

Selon lui, le temps est un facteur extrêmement important.

Les résidents ont accepté d'étudier une proposition de M. Crain visant à prendre des mesures pour demander la création d'une "Commission mixte".

Il a proposé que cet organisme soit constitué de représentants de la Commission de la Capitale nationale, de la municipalité d'Ottawa, des autorités régionales des deux côtés de la rivière des Outaouais, de fonctionnaires provinciaux des deux provinces et d'organismes communautaires.

Selon lui, l'objectif de cette Commission serait de déterminer un emplacement convenable pour la construction d'un pont traversant la rivière des Outaouais et qui affecterait le moins possible la collectivité.

Même si la construction d'autoroutes constituait le principal sujet à l'étude, les résidents qui ont assisté à la réunion ont exprimé leur mécontentement face au nombre croissant de gratte-ciel qui surgissent dans la région.

Ils ont déclaré qu'à l'heure actuelle, un nombre important de résidents vivaient à l'ombre de constructions géantes.

De leur avis, le secteur Britannia est devenu non seulement un lieu de prédilection pour les planificateurs de circulation qui convoitent les terrains vacants pour y construire des autoroutes en grand nombre mais également un paradis pour les "auteurs cupides de projets de développement qui ne pensent qu'à s'enrichir".

Les résidents ont déclaré la guerre à ces deux catégories d'individus.

Le jeudi 18 mars 1976 - Le Journal d'Ottawa

ANNEXE 50

CE N'EST QUE LORSQUE LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES À MOTEUR DEVRONT
PAYER QUE S'ARRÊTERA L'INTRUSION DU VÉHICULE À MOTEUR AUX DÉPENS
DE LA QUALITÉ DE VIE DANS NOS VILLES

FAISONS PAYER LES AUTOMOBILISTES

QU'ILS ENDOSSENT UNE PARTIE DU FARDEAU DES CÔÛTS ROUTIERS, DIT UN RAPPORT

Par Bob Douglas
des Presses canadiennes

Une récente étude conclut que les usagers de la route devraient enlever un fardeau des coûts routiers de près de \$1 milliard par année des épaules des contribuables municipaux et provinciaux.

Ceci pourrait être fait en élevant les taux du permis de conduire et des plaques d'immatriculation, dit l'étude préparée pour la Commission canadienne des transports.

On propose également des frais de milles parcourus pour chaque véhicule -- en utilisant quelque chose comme un compteur de taxi -- ou en restructurant les frais de combustible de façon à ce que certains genres de véhicules paient plus que d'autres.

Le rapport, écrit par le chercheur en économie Z.J. Haritos de la Commission des transports, représente une tentative pour attribuer les coûts routiers équitablement. Un porte-parole de la Commission a déclaré que le rapport avait été distribué dans tout le pays aux gouvernements provinciaux et à d'autres organismes intéressés.

La Commission dit qu'elle n'adopte aucune position quant aux vues exprimées par M. Haritos. Le pouvoir en matière d'autoroute réside principalement entre les mains des gouvernements provinciaux.

En utilisant les chiffres de 1968, M. Haritos dit que les coûts routiers qui pourraient être attribués aux usagers s'élevaient entre \$1.8 milliard et \$2.2 milliards suivant les prévisions de durée des routes et les différentes procédures de comptabilité.

Mais les revenus tirés des usagers de la route ne s'élevaient qu'à \$1.3 milliard, ce qui fait un "déficit routier" de \$500 millions à \$900 millions. Ce déficit a été payé par les contribuables municipaux et provinciaux.

L'auteur propose un déplacement des responsabilités à raison de 50% des budgets de la police municipale et de la police provinciale des contribuables aux usagers de la route.

L'usager de la route devrait également assumer le coût total de l'entretien et de la construction des routes municipales, tous les frais de contrôle de la circulation municipale et une partie des dépenses municipales de droit de passage. Les coûts de trottoirs municipaux continueraient à être assumés par les contribuables.

Les usagers de la route devraient payer également tous les frais de justice pour des infractions à la Loi sur le transport par véhicule à moteur et une certaine partie du droit de passage des routes inter-villes et rurales.

M. Haritos recommande un taux annuel de plaque d'immatriculation qui servira à assumer les frais de justice et de contrôle de la circulation par la police. Le taux de plaque d'immatriculation annuel paierait les inévitables coûts routiers.

Il y aurait également des frais de milles parcourus ou de combustible.

Se fondant sur les coûts routiers de l'Ontario en 1968, M. Haritos dit que les taux annuels des plaques d'immatriculation devraient être élevés à \$8.00 par rapport à \$1.00 en 1968.

ANNEXE 51

La question que chaque ingénieur de la circulation devrait se poser en traitant de nouveaux problèmes serait: peut-il être résolu "SANS nuire à la quiétude des quartiers résidentiels"? Si la réponse est "non", il doit trouver une nouvelle solution.

L'autoroute 416

La circulation routière doit être contenue, non pas facilitée (par J.E. Marshall).

J.E. Marshall est un expert économiste d'Environnement Canada. Le journal accueille favorablement les contributions qui n'ont pas plus de 800 mots à la page "Opinion et analyses". Le manuscrit doit être dactylographié et devra être adressé à Opinion et analyses, The Ottawa Journal, 365, avenue Laurier, Ottawa K1G 3K6. Il conviendrait de fournir un numéro de téléphone où l'on peut vous atteindre le jour. Le journal ne peut pas retourner les manuscrits non utilisés.

L'autoroute 416 ne devrait pas être considérée comme un moyen technique pour faciliter la circulation urbaine en expansion en provenance et en direction du centre-ville parce que quel que soit son itinéraire, elle n'atteindra jamais cet objectif. Il y a une loi de Parkinson pour la circulation selon laquelle la conduite privée de véhicule à moteur augmente de façon à remplir l'espace routier mis à sa disposition. Ceci s'explique facilement par le potentiel de véhicules à moteur actuel et sa croissance relative aux contraintes physiques.

La circulation automobile urbaine en pleine expansion en provenance et en direction du centre-ville doit être contenue, non pas facilitée.

Telle n'est pas la conviction, toutefois, de la firme de consultation effectuant une étude sur l'autoroute 416. Les données de l'étude révèlent que la somme de la circulation routière venant du nord entrant dans la région d'Ottawa est relativement faible par rapport à la somme de la circulation de navette interne. Ceci a convaincu la firme de consultation de proclamer un changement de but pour la section de l'autoroute desservant la région d'Ottawa-Carleton.

Selon elle, "l'importance accordée aux transports dans le plan signifie que la fonction primaire de la 416 comme lien important dans un système d'autoroutes urbaines, a été modifiée. Il joue maintenant un rôle plus important de liaison urbaine et de système d'autoroutes provinciales. Ce changement proclamé de la fonction primaire est une erreur. Elle est fondée sur le malentendu qui se retrouve communément dans les études techniques selon lequel construire plus de routes résoudra nos problèmes de transport urbain. Selon les termes de l'économiste réputé E.J. Mishan du London School of Economics:

"Les méthodes fragmentaires des ingénieurs pour faire face aux problèmes de la circulation diffèrent uniquement de celles des économistes du fait qu'elles sont plus frustes. Elles tendent à la localisation de "points grossissants" dans la circulation, et à une variété de formules, en se fondant sur la relativité entre la croissance de la circulation relative et la capacité routière, et des coefficients critiques justifient un investissement accru. Ces formules sont fournies par des décisions spéciales sur la construction de ponts, de carrefours, de routes d'évitement, de voie de diversion, de bretelles de raccordement supérieures et inférieures, chaque fois que quelque chose "doit être fait". Si les ingénieurs pouvaient nous sauver en utilisant de telles méthodes, ou des méthodes encore plus grandioses, nous devrions aujourd'hui avoir un ample témoignage de leur succès en regardant ce qui se passe aux États-Unis où, dans de nombreuses villes et municipalités, les ingénieurs se penchent depuis des années sur leurs travaux afin de faciliter la conduite de véhicules à moteur. Pourtant aucune trêve n'est en vue. Bien loin de là, des villes comme New-York, Détroit, Los Angeles, sont prostrées derrière la circulation qui afflue de partout comme des armées de sauterelles, dévorant le coeur et l'âme même de la ville. On aurait pu penser que nous pouvions, comme nation, nous épargner certaines mauvaises expériences en cherchant à éviter l'expérience américaine. Apparemment, toutefois, nous sommes déterminés à nous soumettre nous-mêmes à la même expérience en utilisant la même méthode d'approche fragmentaire" (E.J. Mishan, "The Cost of Economic Growth", Staples Press, London, 1967).

Mishan prône sérieusement la reconnaissance légale des droits à la tranquillité. Des installations distinctes sont fortement préconisées, où ceux qui se réjouissent dans le bruit peuvent vivre et où ceux qui préfèrent l'opposé ont leur propre oasis. (Mon propre oasis dans la poussière et la sécheresse de la vie urbaine - Tennyson).

En effet, dit-il, l'ampleur du choix quant à l'environnement est une contribution vraiment importante au bien-être social qui est immédiatement réalisable. Un récent projet dans le Glebe au sujet du contrôle de la circulation est un pas dans cette direction.

Nous croyons à tort que nous avons librement choisi l'automobile privée comme moyen de transport de l'avenir. Ce n'est pas notre technologie qui a besoin d'être modernisée, dit Mishan, mais plutôt le cadre institutionnel de l'économie. En d'autres termes, il nous faut un cadre institutionnel qui internalise les déficiences économiques externes actuelles.

En effet, soutient-il, "en vertu d'un cadre institutionnel qui, entre autres effets, aurait celui de s'en remettre au conducteur de véhicule à moteur pour défrayer tous les frais sociaux, y compris les paiements de compensation pour la réduction de la tranquillité d'autrui, le problème de la circulation disparaîtrait de lui-même."

En général, l'économiste des transports a été aussi coupable que l'ingénieur de n'avoir pas tenu compte des frais sociaux. Mishan écrit: "À première vue, j'évaluerais les coûts de congestion mesurable de l'économiste des transports au plus au vingtième du total des coûts sociaux produits par la circulation motorisée..."

On espère qu'il sera maintenant très clair que l'opposition aux trois solutions proposées dans le rapport intérimaire sur la 416 et exprimées par de nombreuses associations de propriétaires, n'est pas simplement un argument émotionnel fondé sur des conséquences à court terme.

Quelques instants de réflexion devraient persuader la plupart des personnes que la route périphérique extérieure préconisée par les mêmes associations de propriétaires est vraiment la solution la plus rationnelle.

Très récemment, l'édition annuelle de World Book Science, Science Year, a choisi Morgantown, en Virginie de l'ouest, comme ville modèle qui projette de changer sa circulation paralysante dans les rues par un système efficace et exempt de pollution, de transport rapide pour déplacer la population. Bien qu'un système de transport rapide aussi moderne soit projeté pour la région d'Ottawa-Carleton, il est troublant qu'un bon nombre de ceux qui sont chargés de sa mise en oeuvre fassent preuve de dilettantisme.

ANNEXE 52

ÉTABLISSEMENT DU TRACÉ DE L'AUTOROUTE 416

Par Paul Workman

Rédacteur au Citizen

Après des années de délibérations et de planification et la présentation d'une série de recommandations, le Comité de planification du gouvernement régional a établi le tracé de la route devant relier l'autoroute 416 aux artères de circulation du centre-ville d'Ottawa.

Rejetant les plaidoyers des associations communautaires, le Comité a approuvé mardi dernier un projet de 30 millions de dollars visant à concentrer la circulation sur l'autoroute 16 actuelle, jusqu'au sud du chemin Fallowfield et, au fur et à mesure que les besoins se feront ressentir, à prolonger celle-ci vers le nord jusqu'à un point de rencontre avec la promenade proposée par la Commission de la Capitale nationale, à l'est du chemin Merivale.

Si le projet est mis à exécution, la route traversera Pinhey Forest et les secteurs résidentiels du canton de Nepean, pour ensuite rejoindre la promenade proposée par la CCN.

Une fois terminée, l'autoroute 416 constituera le principal lien entre Ottawa et l'autoroute 401, et servira en outre de route frontalière pour les résidents de Barrhaven et des autres régions situées au sud-ouest de la ville.

Afin d'amortir les conséquences de ce projet, le Comité a recommandé la construction d'un réseau routier composé de routes de ceinture intérieures et extérieures, proposition dont les associations communautaires préconisent l'adoption depuis au moins quatre ans.

D'après les prévisions, cette route de ceinture intérieure équivaldrait soit au corridor du chemin Knoxdale-Hunt Club, soit à la promenade de la CCN, qui figure déjà aux plans actuels. Une voie rapide passant au sud de Barrhaven et au nord de la rivière Jock a été proposée comme route de ceinture extérieure.

ÉLARGISSEMENT DES ROUTES

En plus de l'entente visant à protéger un droit de passage pour la construction éventuelle, dans la partie nord, de l'autoroute 416, les membres du Comité ont approuvé la restauration des autres artères nord-sud - Woodroffe, Greenbank, Merivale et l'autoroute 16 - pour en faire des routes à quatre voies et faciliter ainsi la circulation dense prévue au cours des dix prochaines années.

Malgré les premières prévisions, d'après lesquelles le prolongement de l'autoroute 416 au-delà du chemin Fallowfield pouvait attendre encore dix ou peut-être même vingt ans, M. J.H. Kearney, expert-conseil en planification, a déclaré mardi que les dirigeants régionaux pourraient devoir entreprendre ces travaux beaucoup plus tôt que prévu.

La décision récente du Comité, autorisant la croissance d'une ville satellite sur la rive est de la rivière Rideau, au sud de l'aéroport d'Ottawa, ce qui permettrait ainsi à la ville de Barrhaven d'atteindre une population de 22,000 habitants, pourrait avoir des effets tragiques sur les échéanciers établis pour la construction de la route.

M. Kearney a précisé que la solution provisoire consistant à faire passer les automobilistes sur l'autoroute 16 serait réaliste si les autres artères d'embranchement nord-sud étaient élargies et que les systèmes de transport en commun étaient améliorés; il a toutefois dit aux membres du Comité de ne pas compter sur cette possibilité.

UN AUTRE QUEENSWAY

M. Kearney a affirmé que la région de croissance proposée pourrait influencer profondément sur la nature du réseau routier qui serait prolongé le long du corridor de l'autoroute 416, jusqu'au centre-ville.

La route proposée pour servir de lien avec la région nord-est serait du type "promenade" et des limites de vitesse réduites y seraient établies. Par ailleurs, M. Garry Guzzo dit prévoir l'aménagement d'une autoroute. L'échevin Bill Law et lui-même se sont opposés au projet.

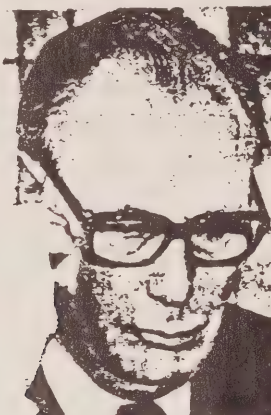
Le maire-adjoint de Nepean, M. Grant Carman, qui risque fort de perdre son poste pour l'opinion exprimée sur la question, s'est montré favorable à la construction de la route, disant qu'il s'agissait probablement là de la meilleure des trois options envisagées.

M. Carman, président du comité de planification, pourrait bien s'attirer les foudres des 21 associations communautaires du canton, qui se sont fusionnées pour s'opposer au projet d'aménagement de l'autoroute.

"Je suis le seul à ne pouvoir survivre à ce débat, a dit le maire-adjoint, mais je ne vois aucune autre solution."

L'étude de la recommandation sera soumise au comité exécutif régional et, en dernier lieu, au conseil régional, échelon le plus élevé.

M. Ed Puccini, porte-parole de l'alliance des groupes de contribuables de Nepean, a affirmé que les membres de ce regroupement avaient l'intention de rejeter les recommandations soumises.



Grant Carman
La meilleure solution

Le Citizen, Ottawa, le mercredi
15 mai 1974

ANNEXE 53

ON PRÉFÈRE QUE L'AUTOROUTE 416 FASSE JONCTION AVEC LA VILLE PAR UN
SYSTÈME DE ROUTE DE CEINTURE

Éditeur du Citizen: On demande aujourd'hui aux lecteurs des quotidiens
d'Ottawa de remplir une formule (bulletin de vote) pour qu'ils y indiquent leurs
préférences concernant le tracé de l'autoroute 416 qui sera reliée à la ville
en direction sud.

Les messages publicitaires couvrant des pages entières indiquent
aux lecteurs qu'ils doivent choisir entre les tracés désignés par les lettres
A, B et C et un autre tracé proposé par les associations communautaires. Un
autre espace marqué "autre" permet au lecteur d'indiquer la solution de son
choix.

Quiconque a suivi les longues discussions entourant l'autoroute
416 remarquera que ce tracé A n'est pas le même qui avait été discuté et
indiqué sur des cartes en 1972 et 1973. Par cette nouvelle solution, on
tente de fuir l'obligation de prendre une décision en se contentant de substituer
l'autoroute 416 à la route 16 dont le tracé actuel est tortueux, accidenté,
mal planifié et encombré.

Le groupe de citoyens propose que l'autoroute 416 fasse jonction
avec un boulevard de ceinture ou périphérique qui permettra aux véhicules de
rouler en direction est-ouest avant de pénétrer dans la ville par la sortie la
plus rapprochée de leur destination. Cette solution exige la construction,
attendue depuis longtemps, d'un pont sur la rivière Rideau, au sud de la ville,
de même que l'amélioration de certaines artères de pénétration qui offriraient
à tous des tracés plus directs et moins encombrés. Il ne s'agit pas là d'un
concept nouveau puisque l'on s'en inspire dans de nombreuses régions métropo-
litaines pour permettre à la circulation de contourner des secteurs dans
lesquels elle ne devrait pas avoir à pénétrer. Ce concept est d'une grande
efficacité, offre des choix multiples et permet de réduire les problèmes.

Il se trouve également qu'il constitue le choix presque unanime des groupes de participation.

Le nouveau tracé A recommandé par les conseillers transformerait le secteur urbain de l'autoroute 16 en un secteur de l'autoroute 416 pendant une période pouvant atteindre 20 ans, tout en laissant la possibilité de développer à l'avenir le corridor d'accès du tracé original A. Ceux qui se sont intéressés au problème qu'a posé le secteur de Carleton Heights (cette enclave de la ville située au sud de la route Baseline et à l'ouest de Rideau) savent que nous avons déjà suffisamment de problèmes de développement sans qu'on tente de justifier le maintien d'un ancien système d'autoroute traversant notre ceinture de gratte-ciel.

Nous approuvons la solution du boulevard de ceinture ou du périphérique qui pourrait être combiné aux tracés B ou C mais nous rejetons carrément le tracé actuel A qui ne permettrait pas à la circulation de nous contourner. La route de ceinture permettrait également une meilleure circulation et une capacité de stationnement accrue pour des déplacements rapides ou le transport par autobus, réduisant ainsi la circulation dans le secteur urbain.

K.O. Bardwell

Ottawa

C'était là la seule solution proposée dans laquelle on insistait sur la réduction de la circulation et du bruit dans le centre-ville.

SONDAGE D'OPINION

Messieurs: - Il n'est pas surprenant qu'on ait reçu si peu de réponses à ce prétendu sondage d'opinion annoncé récemment dans les journaux concernant l'autoroute 416.

J'ai acquis une certaine expérience dans le domaine de l'information et des organes de communication et rarement ai-je été témoin d'un cas aussi manifestement trompeur et mal conçu de participation populaire que celui dont ont été victimes les citoyens de la région d'Ottawa-Carleton.

La publicité était manifestement tendancieuse et le fait d'attribuer la faible participation à l'apathie du public constitue un aveu d'incompétence de la part du groupe des conseillers. A-t-on tenu compte des représentants de vingt associations communautaires ou plus qui ont consacré des heures innombrables à la collecte de renseignements dans leurs secteurs pour prouver aux conseillers que cette "participation populaire existe"?

Les résultats annoncés par les conseillers ne prouvent rien si ce n'est qu'ils indiquent que le problème dans son ensemble doit être étudié par des planificateurs urbains professionnels, qui sont malheureusement en trop petit nombre, et qui pourraient trouver la solution véritable aux problèmes de transport dans la région.

D.J. Konrad

Ottawa

Le Journal d'Ottawa

Vendredi 5 avril 1974

ANNEXE 54

LE JOURNAL D'OTTAWA

Le mercredi 15 mai 1974

METRO NEWS

Le Queensway Nord-Sud sera bientôt une réalité "-Guzzo".

LES PLANIFICATEURS APPROUVENT LES PLANS D'UNE NOUVELLE ROUTE DE CEINTURE

Par Neil Waldman

Reporter du Journal

Le Comité régional de planification a approuvé mardi une série de recommandations relatives à la route 416 qui, selon l'avertissement lancé par Garry Guzzo, chef du bureau du contrôle financier d'Ottawa, finiront par entraîner la création de l'autoroute Nord-Sud.

Monsieur Guzzo ainsi que le magistrat municipal Bill Law n'étaient pas d'accord avec certaines recommandations en vertu desquelles la circulation de la route 416 emprunterait la route 16, près du chemin Fallowfield tout en protégeant un droit de passage dont les méandres se situent entre le chemin Merivale et l'avenue Woodroffe.

Ce droit de passage établirait la jonction avec une route de ceinture interne projetée - un prolongement de la promenade Ouest.

Planificateurs et experts en matière de transport ont fourni l'assurance au Comité que ce droit de passage ne serait pas nécessaire avant dix ou vingt ans.

M. Guzzo demeure toutefois sceptique.

"Nous allons avoir des problèmes. L'autoroute ne se terminera pas là. (La promenade Ouest)

Nous aurons encore plus de problèmes qu'avec la 417.

Je n'aime pas du tout cette idée; je suis en désaccord"
a déclaré le contrôleur financier.

"Il vaudrait mieux être honnête et dire que nous allons construire un queensway dans la direction Nord-Sud", c'est l'avertissement qu'a lancé M. Guzzo.

"Un jour, la pression augmentera; il faudra alors construire une autoroute entre la promenade Ouest et le Queensway et la prolonger jusqu'au centre-ville, par les rues Scott et Albert," a-t-il encore déclaré après la réunion."

Le contrôleur Guzzo préconise la construction au sud d'une route de ceinture dont les plans ne sont pas encore arrêtés, qui répartirait la circulation près d'une promenade Moodie améliorée, de la rue Woodrofe, des chemins Cedarview et Merivale et de l'actuelle route 16.

Le Comité a adopté un amendement aux termes duquel on reconnaît la nécessité de construire une artère Knoxdale - Hunt Club ainsi qu'une route de ceinture externe au sud.

Le Comité a été informé que le tracé exact de la route de ceinture externe ne serait probablement pas fixée avant six ou neuf mois au plus tôt.

Les recommandations approuvées par le Comité prévoient plus précisément la construction d'une nouvelle autoroute à deux voies, à accès contrôlé, qui aurait pour point de départ la limite sud de Nepean et comme point d'arrivée, l'actuelle route 16, immédiatement au sud du chemin Fallowfield.

Le projet prévoit des intersections à l'avenue Woodroffe, au chemin Merivale et à la route 16, ainsi que d'autres avec certaines routes rurales, dans les cas où cela s'avérerait essentiel.

Les recommandations prévoient l'élargissement des principales artères de la zone étudiée, en fonction des besoins nouveaux qui se présenteront.

Sont inclus le chemin Greenbank, l'avenue Woodroffe, le chemin Merivale et la route 16.

Les recommandations prévoient également de poursuivre l'élaboration d'un service de transport en commun grandement amélioré dans la zone étudiée et de guider l'opinion publique dans le cadre du processus de planification du transport régional.

Les recommandations seront étudiées par l'Exécutif régional et le Conseil régional.

Au cours de la réunion qui a duré six heures, le Comité de planification n'a pu s'entendre sur le tracé de la route que l'on projette de construire entre le Queensay et le pont Macdonald-Cartier.

La municipalité préconise la construction d'une route surélevée qu'emprunterait les rues Nicholas et Waller, tandis que les planificateurs régionaux préférèrent le tracé King Edward - avenue Henderson.

On a demandé aux planificateurs de réétudier la question.

Les membres du Comité ont accepté "en principe" de réserver un droit de passage routier le long d'une ancienne voie ferrée abandonnée dans la région de Britannia.

Un prolongement de la Promenade de l'Outaouais relierait le pont Deschêne actuellement au stade de projet au Queensway et au Chemin Richmond.

Beaucoup de résidents de Britannia craignent qu'une route ne déparre le décor sauvage de la région.

Le magistrat Law a soutenu que "rien ne doit être entrepris tant que l'existence réelle d'un besoin n'a pas été prouvée.

"Je suppose que l'on peut bien réserver un droit de passage, aussi longtemps que rien n'est entrepris", a-t-il déclaré.

ANNEXE 55 UN CHANGEMENT POUR LE PIRE ...

LA RUE METCALFE

Nous sommes déménagés au 330 de la rue Metcalfe en 1914. J'ai passé mon enfance dans cette rue. Laissez-moi vous dire comment elle était avant que le changement (pour le pire) ne s'y installe.

Selon Harry et Olive Walker, dans leur livre "Carleton Saga", le gouvernement fédéral avait des plans magnifiques pour la rue Metcalfe.

"En 1902, le gouvernement fédéral, qui cherchait un site pour un musée et un parc, a démolí "Appin Place" et l'a remplacé par un édifice seigneuriale destiné à héberger le musée Victoria. A cette époque là, l'idée était de faire de la rue Metcalfe un mail avec ses splendides demeures de Canadiens bien connus: Booth, Sifton, Perley, Murphy, Birkett, Fielding, Davies, Ritchie, Haggart, Soper, Keefer, Powell. Avec le musée massif d'un côté et les tours gothiques du Parlement de l'autre, Metcalfe allait devenir la rue princière d'Ottawa".

En guise d'explication: - La rue des Princes à Edimbourg est connue dans le monde entier pour sa beauté. Elle borde la Jardin des Princes au pied du château d'Edimbourg. "Appin Place" était une maison de pierres de style victorien construite par la famille Stewart à la fin de la rue Metcalfe où s'élève maintenant le musée Victoria. Cette famille possédait une grande bande de terrain dans cette rue, une subdivision appelée Stewarton.

William Stewart était un pionnier éminent d'Ottawa et un contemporain de Philemon Wright, le fondateur de Hull. Il était député à Toronto. Son fils, McLeod Stewart, dont une rue porte le nom, a été maire d'Ottawa. Catherine, Flora et Isabella, ses soeurs, ont donné leurs noms à des rues de ce secteur.

Les Walker décrivent les demeures comme "splendides" et elles l'étaient réellement. Laissez-moi vous en décrire quelques-unes.

Au 336 Metcalfe, tout près de chez-nous, vivait W.J. Gerald, sous-ministre, érudit et homme distingué. Le terrain des Gerald était spacieux et paysagé de façon magnifique avec des arbustes florissant du printemps à l'automne. Dans la cour arrière, il y avait des arbres fruitiers, des vignes et un jardin bien entretenu. Leur maison était grande, avait trois étages et des vérandas des deux côtés.

De l'autre côté de la rue, il y avait la maison des Chamberlain, dont le grand terrain paysagé s'étendait de la rue Frank à la rue Gladstone, devant la rue Metcalfe, et sur une profondeur d'environ deux cents pieds. Cet emplacement constituait un spectacle à l'année longue.

La maison de Thomas Birkett, au coin nord-ouest, à l'intersection Waverly et Metcalfe, constitue encore un immeuble impressionnant malgré la mutilation commerciale. Les Birkett avaient une magnifique étable de briques où ils gardaient leur cheval de route. Il y avait également un poulailler où ils gardaient environ vingt dindes de provenance exotique de race ancon. Ces dindes avaient une tête à plumes de forme hémisphérique.

Comme nous aimions, nous les enfants, observer tout cela et parler à leur valet et cocher, un aimable Irlandais nommé Patrick McCullen.

D'autres résidences gracieuses s'élevaient sur Metcalfe jusqu'au moment d'apercevoir les immeubles du Parlement. En se retournant, on pouvait voir la tour du musée à la fin de la rangée d'arbres qui bordait la rue.

La rue Metcalfe, autrefois l'orgueil de ses habitants et des citoyens d'Ottawa en général "la rue des Princes d'Ottawa"! est maintenant laide, laide, laide. Quel changement! Pour le pire. Plus d'herbe, plus d'arbres. Des appartements construits au bord du trottoir. Des parcs de stationnement malpropres, un restaurant où l'on vend de la pizza.

C'est ce qui se produit lorsqu'il n'y a pas de contrôle. C'est ce qui se produit lorsque l'argent tout-puissant est le seul maître!

ANNEXE 56

ARCHITECTURE - LE BEAU ET LE LAID

Qu'est-ce qui est beau et qu'est-ce qui est laid en architecture? On a traditionnellement cru que c'était une question subjective. "La beauté varie suivant qui la regarde", dit-on. On raconte que les sujets d'un roi s'étaient convaincus que les vêtements de leur prince étaient beaux quoique celui-ci fût nu. Ils avaient peur de perdre la face s'ils ne parvenaient, par autosuggestion, à croire que le roi portait des vêtements magnifiques. Je pense qu'on peut ainsi expliquer, en partie, l'engouement affecté pour le pseudo-art.

Heureusement, l'analyse objective des réactions envers la beauté marque des progrès. On a établi que la beauté n'est pas uniquement d'ordre subjectif, mais qu'elle se situe bien dans le cortex infratemporal du cerveau et qu'elle a un caractère génétique, hérité à la naissance.

A la fin des années 30, le psychologue Heinrich Kluver et le neurochirurgien Paul Bucy ont découvert que le cortex infratemporal répondait, à des degrés divers, aux formes qui apparaissaient devant les yeux. On procédait par l'introduction de microélectrodes dans les neurones individuelles du cortex infratemporal d'un singe, et on lui montrait ensuite des figures semblables à celles qui sont reproduites ci-dessous. Les chercheurs ont été stupéfaits de constater que certaines figures excitaient ou stimulaient le singe plus que d'autres.

NUMERO DE LA FIGURE	A	B	C	D	E	F	G	H	J	A
SINGE										
FORCE DU STIMULUS	1	1	1	2	3	3	4	4	5	6

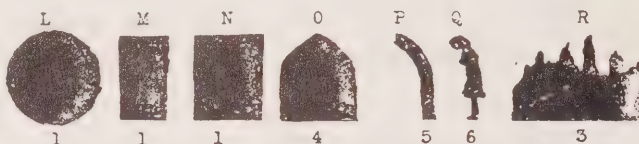
On a constaté chez les patients atteints de lésions cervicales qu'une réaction semblable existe chez les humains. On soutient que ces réactions aux formes augmentent lorsque celles-ci adoptent des caractéristiques ou des positions anatomiques. Les formes géométriques et simples ne stimulent pas ni n'intéressent beaucoup. Un membre du Groupe canadien des Sept m'a déjà dit que l'une des plus émouvantes caractéristiques de la toile "l'Angélu" était la position des deux personnages à la tête penchée. Il a déclaré que l'arche gothique était attirante parce qu'elle rappelait cette position. Nous étions en 1933; c'était un avanguardiste.

On peut conjecturer sur la façon dont certaines formes géométriques stimulent l'homme. Si l'on veut obtenir l'explication d'un éthologue, il faudrait lire celle de Desmond Morris sur la stimulation évidente du mâle par la poitrine de la femme, qui a sur lui cet effet parce qu'elle ressemble, à son avis, aux fesses des primates! Il semble y avoir de bonnes raisons pour appuyer les réactions humaines suivantes aux figures ci-après:

FIGURE

HOMME

FORCE DU STIMULUS



Pour récapituler, les formes géométriques ne sont pas émotionnellement stimulantes; celles qui ressemblent aux caractéristiques humaines le sont. Plus elles leur ressemblent, plus elles sont stimulantes.

On peut conclure d'après les figures montrées à l'homme que:

M - indique les immeubles en hauteur, des portes et des fenêtres ordinaires qui n'ont rien de beau

N - a le même effet

O - est plus beau

R - ressemble peut-être à une ligne d'horizon boisée.

L'annexe 57 donne un exemple pratique de l'application des principes susmentionnés à l'architecture d'Ottawa.

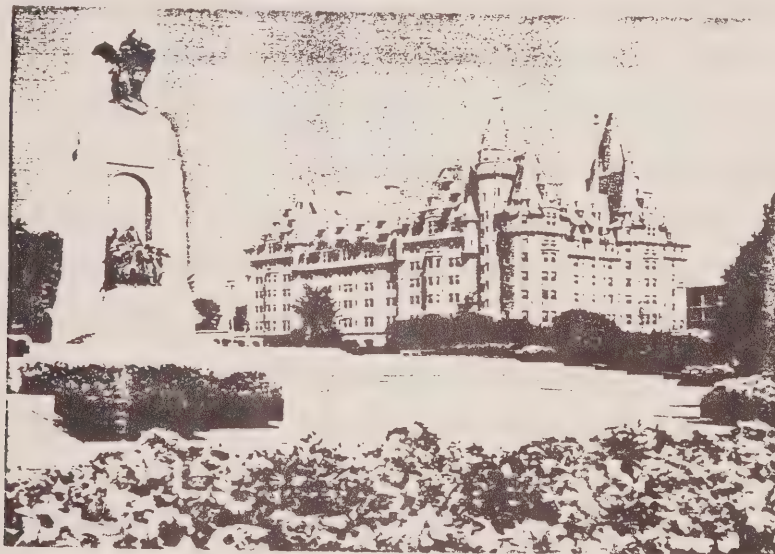
ANNEXE 57

DÉCADENCE ARCHITECTURALE



À gauche, le Centre national des Arts,
laideur géométrique et mécanique

À droite, l'architecture comme elle
était avant le changement pour le pire



Ces deux créations au Carré de la Confédération sont parmi les plus admirées des visiteurs. On les reconnaît immédiatement comme des beautés de pierre. Des immeubles en hauteur du style de Manhattan, des immeubles où s'agglutinent les humains sont reconnus pour ce qu'ils sont, des réalisations mécaniques, des décadences architecturales.

APPENDICE «NCR-39»

Le 29 avril 1976

Messieurs,

J'ai été chargé, en tant que président du Ottawa-West Citizens Committee (Comité des citoyens d'Ottawa ouest), de manifester devant votre Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes notre inquiétude profonde sur des sujets qui portent une atteinte fatale non seulement au gouvernement fédéral mais à cette ville toute entière et à notre secteur en particulier.

Maintenant que nous connaissons un peu mieux les agissements criminels des gestionnaires de cette ville, nous sommes consternés devant l'absence totale de coordination entre la Commission de la capitale nationale, le Conseil municipal d'Ottawa, le Conseil régional d'Ottawa-Carleton et le Conseil municipal de l'Ontario. Il ne s'agit pas d'un sujet abstrait que l'on doit traiter avec indifférence car nous constatons qu'il n'existe, jusqu'à présent, aucune unité cohérente, que ce soit dans les objectifs à atteindre ou dans les opérations à effectuer pour aménager la capitale. En réalité, nous sommes éberlués devant la façon dont les organismes directeurs, qui, d'ailleurs, se contredisent fréquemment, osent même prétendre planifier intelligemment l'aménagement futur de la ville sans la moindre coordination ou collaboration. Le silence absolu de la Commission de la capitale nationale sur son propre projet de développement à Carlsbad Springs alors que le gouvernement régional décidait où établir et promouvoir l'aménagement futur de la ville en est une preuve flagrante.

Sans que la commission ait émis le moindre avis contraire, le Conseil régional décida d'aménager la ville au sud. La léthargie de la Commission de la capitale nationale est encore plus étonnante car il est évident que le seul secteur qui aurait permis à Ottawa de s'agrandir de façon à utiliser les artères

existantes et de provoquer un minimum de gêne pour les quartiers résidentiels se trouvait à l'est. Qu'est-ce qui, ou plutôt, qui à cette époque, a repoussé tous les commentaires constructifs? Premièrement, nous proposons de former immédiatement un comité d'action formée de représentants, qui seraient non seulement responsables mais qui auraient pleins pouvoirs, de la Commission de la capitale nationale, du Conseil municipal, du Conseil régional d'Ottawa, du Conseil municipal de l'Ontario et, surtout de représentants actifs de chaque comité de citoyens que concerne chaque projet. Nous pensons que l'échevin du secteur concerné devrait assister aux réunions du comité en tant que conseiller municipal, mais non pas en tant que représentant élu car son opinion pourrait être déformée par des préjugés ou des pressions politiques. Cette façon de procéder éliminerait toute trace d'ambiguïté, permettrait aux citoyens d'avoir voix au chapitre des décisions et entraînerait des actions positives qui profiteraient en dernier lieu à la ville toute entière.

Bien que cette recommandation puisse paraître révolutionnaire à ceux qui bénéficient du désordre actuel, nous pensons qu'elle exprime le bon sens le plus prosaïque. De plus, il est incroyable qu'après des années de co-existence de trois organismes directeurs municipaux et d'un organisme consultatif (le Conseil municipal de l'Ontario), nous citoyens amateurs, devons souligner les évidences et montrer la voie aux professionnels de la politique!

Nous savons évidemment que la mise sur pied d'un tel comité relève entièrement de la compétence du pouvoir exécutif mais nous nous permettons de rappeler à ses législateurs, que les décisions concrètes qui seront prises maintenant auront non seulement des conséquences d'une portée incalculable pour cette ville mais pourront également sérieusement influencer sur leur propre avenir politique.

Des citoyens irrités ont déjà fait d'une mince majorité une minorité impuissante - comme pourront en témoigner certains. En conséquence, puisque nous, les gouvernés, devons tolérer ou souffrir de conclusions hâtivement arrêtées, nous devons exiger une action sans équivoque à ce sujet - une action intelligente, réaliste, dépourvue de toutes les tactiques habituelles de la bureaucratie - mais avant tout de l'action!

Deuxièmement, à Ottawa-ouest, notre intérêt majeur réside dans l'avenir résidentiel de notre secteur tout en étant profondément sensibles et attentifs au bien-être de nos voisins des secteurs contigus. Plus précisément, si l'on en croit les rumeurs qui circulent, il est probable que de nouveaux édifices se construiront à Tunney's Pasture et contribueront à augmenter le nombre de travailleurs; il est donc urgent de résoudre le problème de circulation qui existe déjà, non pas en élargissant la rue Scott, qui aura pour effet de convertir une vie tranquille en une simple survie, mais en construisant de nouvelles routes d'accès qui permettront d'entrer et de sortir de Tunney's Pasture.

Il suffit de jeter un coup d'oeil à la carte ci-jointe pour s'apercevoir que le gouvernement peut facilement résoudre le problème qu'il a créé lui-même en utilisant sagement et efficacement la promenade de la C.C.N. Qu'est-ce qui serait plus simple que de construire deux voies courtes là où se trouve cet écartement? Pendant les heures de pointe, ces voies permettraient de détourner l'excédent de voitures, qui se rendent à Hull et dans les environs, de la rue Scott et des rues avoisinantes.

Etant donné que les juristes et les gouvernements ne se soumettent qu'à la notoriété du précédent (même s'il est inapplicable), je me permets de faire remarquer qu'il y a un an un précédent avait déjà été créé lors de la préemption de la promenade, où ne pouvaient circuler que les autobus pendant les heures de pointe. Le fait que ce projet soit toujours à l'état "expérimental", bien qu'il ait été manifestement établi pour des raisons de pure nécessité, ne fait que renforcer la logique de notre position.

Troisièmement, étant donné que les artères principales brisent l'harmonie des quartiers résidentiels, nous croyons qu'il est nécessaire de détourner la circulation du nord et du sud de la ville, afin de réduire la pression intolérable sur l'espace vital des rues résidentielles que sont les rues Ross et Parkdale, en détournant la circulation vers des routes plus adéquates et moins gênantes. Nous proposons en conséquence de construire une voie à deux sens au sud et au nord de la voie de passage de l'actuelle voie ferrée qui n'est plus en service et qui traverse les LeBreton Flats et des quartiers commerciaux peu importants et encore peu peuplés. Ainsi, la circulation serait réduite sur la rue Scott qui est déjà très encombrée et une ligne directe rejoindrait Tunney's Pasture par la promenade de la C.C.N.

Ensuite, si cette route était prolongée par un pont sur l'île LeMieux jusqu'à Hull, cela améliorerait non seulement la circulation routière entre les deux îles mais serait un moyen de transport rapide pour ceux qui vivent dans une collectivité et qui travaillent dans l'autre. (Voir la carte)

La construction d'un nouveau pont a toujours fait partie intégrante des projets relatifs à une planification coordonnée de l'aménagement urbain sur les deux rives de l'Outaouais. Si l'on tient compte des logements à loyers modérés qui sont déjà disponibles dans la région métropolitaine de Hull, on doit s'attendre inévitablement à un exode massif des travailleurs dans cette direction-ci, ce que l'on constate déjà, d'ailleurs avec tous les problèmes que cela occasionne, notamment en ce qui a trait à l'accroissement du volume du transport de banlieue. Puisque le pourcentage des Hullois qui viennent travailler à Ottawa est de beaucoup le plus élevé, la construction d'un pont dans le prolongement de l'artère à voies séparées nord s'avère non seulement nécessaire mais urgente, et devrait même avoir priorité sur l'autre projet devant relier Lucerne à Britannia. Il serait donc souhaitable de se pencher d'abord sur ce projet, de le planifier, ce qui permettrait d'y donner suite sans délai. L'aménagement d'une artère à voies séparées constituerait, selon nous, une excellente solution aux multiples problèmes actuels qui pourrait résoudre efficacement ceux qui pourraient se poser dans un avenir immédiat.

Comme vous en conviendrez sans doute, notre comité, ainsi que le vôtre, se préoccupe d'abord de planification à court terme, et non pas seulement à long terme tout en ayant la sagesse de prévoir pour les quinze ou vingt-cinq années à venir.

Quatrièmement, la circulation sur Island Park Drive en est rendu à un point de saturation - ce qui constitue un problème vital à la fois pour la ville, la Commission de la capitale nationale et plus encore pour le quartier d'Ottawa ouest. Cette promenade à l'aspect si attrayant a connu pendant trop longtemps une densité de circulation à ce point élevée qu'elle a presque totalement perdu le charme incomparable qui caractérisait ce secteur résidentiel. Ceux qui y ont acheté ou construit des propriétés le long de cette promenade ne permettront plus de voir leur sécurité compromise et n'accepteront plus que cette rue soit défigurée de façon irréversible car son revêtement n'a jamais été conçu pour une circulation d'une telle densité; c'est pourquoi nous demandons instamment que cette promenade soit reclassifiée afin de redevenir ce qu'elle était à l'origine, c'est-à-dire une promenade permettant d'admirer le paysage environnant. Pour y arriver, il faudra d'abord supprimer l'actuelle voie d'accès au pont Champlain et dévier la circulation vers une route collectrice majeure en empruntant les routes existantes.

Après avoir longtemps envisagé la possibilité d'aménager un corridor nord-sud dans le secteur ouest, le conseil régional a depuis quelques années acquis des propriétés le long de l'avenue Tweedsmuir, probablement en vue de réaliser cet objectif. Dans un article paru récemment, l'échevin Alderman Nichol s'est vivement élevé contre la division de cette partie d'Ottawa ouest en défigurant une artère; elle proposait plutôt qu'en accord avec les collectivités voisines, on relie la route 416 à une route de ceinture intérieure. Nous espérons fermement que le Ontario Municipal Board accordera toute l'attention voulue à cette proposition, qui n'est pas seulement la sienne, mais celle du Conseil municipal tout entier, qui l'a souvent réitégré d'ailleurs.

Néanmoins cet organisme rejette notre proposition, et opte en faveur du corridor reliant directement avec le pont Champlain, on pourrait relier la promenade Island Park en appliquant les solutions proposées précédemment.

Cinquièmement, la grande majorité des membres du comité pense qu'on peut fort bien aménager à Ottawa des zones résidentielles sans pour autant détruire d'excellentes terres agricoles qui se trouvent à la périphérie, mais plutôt en planifiant intelligemment la croissance dans des cadres clairement définis et d'après une qualité de vie qui soit acceptable pour la collectivité qui réside actuellement à Ottawa.

Une planification conçue intelligemment permettrait à la fois de préserver la beauté et la valeur de ce site canadien dont pourraient bénéficier les générations à venir, et les planificateurs auraient droit ainsi à leur reconnaissance. C'est pourquoi nous devons collaborer pour planifier notre croissance, éviter l'expansion désordonnée et la destruction inutile d'une ville qui se veut résidentielle par des collectivités satellites qui sont de plus en plus congestionnées. Sixièmement, étant donné l'intérêt que portent les citoyens d'Ottawa ouest en ce qui a trait à la planification et aux mesures que compte prendre la Commission de la capitale nationale (et étant donné la proximité de Tunney's Pasture), nous demandons expressément et respectueusement qu'on nous donne des renseignements précis sur les points suivants:

1. La Commission de la capitale nationale compte-t-elle actuellement ou dans un avenir rapproché acquérir des terrains dans le secteur de Mechanicsville?

2. Quelles sont les intentions du gouvernement fédéral en ce qui a trait à la propriété Zagerman qu'a récemment acquise la Commission de la capitale nationale?

3. La Commission de la capitale nationale a-t-elle pris une décision en ce qui a trait au parc Laroche qui figure au plan d'étude des Plaines LeBreton?

4. Quelles sont les intentions de la Commission en ce qui a trait à l'incinérateur que l'on compte ériger dans ce quartier de la ville? Si, d'après le projet on compte l'aménager sur les Plaines LeBreton, où sera-t-il situé exactement? Vous voudrez bien noter la position claire et ferme des citoyens d'Ottawa ouest qui sont tout à fait opposer à la construction de cet incinérateur dans le secteur de Mechanicsville. En outre, même en admettant qu'en tirant parti de la technologie la plus avancée, cet incinérateur ne libère aucune cendre ni aucun autre agent polluant, comment pourrait-on l'alimenter sans accroître le trafic de façon appréciable ainsi que le niveau de bruit?

Septièmement, il est maintenant temps que l'on informe de façon permanente le Conseil municipal de toute mesure que compte prendre la Commission de la capitale nationale, et réciproquement; que l'on informe tous les citoyens par l'intermédiaire de leur comité, et ceci avant

et non après que l'on ait approuvé un projet. Nous, citoyens d'Ottawa ouest, avons mis sur pied un comité permanent qui puisse rester en contact constant avec les différents organismes et fournir tous les renseignements obtenus aux intéressés. Nous espérons que d'autres comités de citoyens qui oeuvrent dans d'autres quartiers de la ville suivront notre exemple.

Huitièmement, il convient d'aborder un sujet d'importance relative mais néanmoins non négligeable, et qui bénéficierait non seulement à Tunney's Pasture mais aussi à Ottawa ouest, c'est-à-dire l'aménagement d'installations récréatives et sociales à Tunney's Pasture qui soient destinées non seulement à ses propres employés mais aussi aux résidents d'Ottawa ouest. Nous pensons en effet que ces installations font cruellement défaut dans ce secteur. De tels contacts ne contribueraient pas seulement à rendre des relations plus étroites et plus harmonieuses entre les résidents et les travailleurs tout en favorisant une meilleure compréhension mutuelle, mais rendraient aussi beaucoup plus rationnelle et efficace, l'utilisation de ces installations.

Nous pourrions évidemment soulever d'autres problèmes dont l'importance vous apparaît primordiale mais plutôt que d'en saisir votre Comité à ce moment-ci, nous préférierions plutôt les évoquer en vous présentant devant le Comité susmentionné, ou, le cas échéant, dans un document dont vous pourriez prendre connaissance un peu plus tard.

Enfin, à l'occasion de cette année du bicentenaire des Etats-Unis, permettez-nous de citer la réflexion historique de Thomas Jefferson: "On ne pourrait nier cette vérité" qu'Ottawa, même si elle doit faire face à des mesures gouvernementales contraignantes et en défrayer les coûts, détient un droit inaliénable à la préservation de la vie, de la liberté et à la recherche du bonheur".

Résumé des recommandations

1. Qu'on établisse un comité mixte qui soit formé de représentants des organismes gouvernementaux qui existent actuellement à Ottawa de même que de représentants de comités de citoyens afin d'entreprendre l'étude de la planification et de l'aménagement de la ville.
2. Que l'on prévoit des voies d'accès et des sorties entre Tunney's Pasture et la Promenade de la C.C.N afin de soulager la rue Scott de la circulation dense que l'on constate aux heures de pointe.
3. Que l'on construise une artère à voies séparées le long des assises des voies de chemins de fer du Canadien Pacifique qui se prolongerait par un pont jusqu'à l'île LeMieux vers Hull, et qui selon nous serait beaucoup plus utile que le projet qui consiste à relier Britannia et Lucerne.
4. Que l'artère Island Park Drive redevienne la promenade qu'elle était sensée être, et que pour la préserver, on la relie à l'aide des routes qui existent actuellement à une collectrice majeure menant au pont Champlain.
5. La collectivité d'Ottawa ouest, à l'instar d'autres groupes de citoyens, s'oppose fermement à la destruction des excellentes terres agricoles qui se trouvent à la périphérie pour favoriser l'expansion urbaine, mais préconise plutôt une croissance planifiée et réfléchie qui préserverait à la fois la beauté et le caractère résidentiel de la ville.

6. Les citoyens d'Ottawa ouest, qui sont les premiers touchés par ces projets, demandent respectueusement à ce que la Commission de la capitale nationale donne des renseignements détaillés sur les quatre points évoqués ci-dessus.

7. Le Comité de citoyens d'Ottawa ouest demande à ce que la Commission de la capitale nationale fournissent des renseignements sur tous ces projets avant, et non pas après qu'ils aient été approuvés, et selon les mêmes délais accordés au Conseil municipal.

8. Nous demandons à ce que le gouvernement fédéral et que la ville d'Ottawa collaborent afin de planifier la construction et l'exploitation d'installations récréatives et sociales à Tunney's Pasture, ce qui permettrait de les utiliser plus efficacement et d'améliorer en même temps les relations mutuelles qui existent entre les travailleurs et les résidents d'Ottawa ouest; cette solution résoudrait la carence dont souffre Ottawa ouest en ce qui a trait aux installations destinées à la détente physique et intellectuelle.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de ma considération distinguée.

Le président du Comité de citoyens
d'Ottawa ouest

Wallace B. Shute, M.D., F.R.C.S.(C).

WITNESSES—TÉMOINS

Mr. Brian Bourns, Alderman City of Ottawa

Mr. John H. McKay

From the Ottawa West Citizens' Committee:-

Mr. Wallace B. Shute, Chairman.

M. Brian Bourns, échevin, Cité d'Ottawa

M. John H. McKay

Du Comité des citoyens d'Ottawa-Ouest:

M. Wallace B. Shute, Président.

D

Issue No. 38

Monday, June 14, 1976

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets
Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Fascicule n° 38

Le lundi 14 juin 1976

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets
M. Ralph W. Stewart, député

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Special Joint Committee of
the Senate and of
the House of Commons on the*

National Capital Region

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité mixte spécial
du Sénat et de
la Chambre des communes sur la*

Région de la Capitale nationale

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976

SPECIAL JOINT COMMITTEE ON
THE NATIONAL CAPITAL REGION

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets

Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Representing the Senate:

Senators:

Asselin
Barrow

Lafond
McDonald

*Representing the House of
Commons:*

Messrs.

Baker
(Grenville-Carleton)
Clermont
Darling

Ellis
Francis
Gauthier
(Ottawa-Vanier)

COMITÉ MIXTE SPÉCIAL SUR LA
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets

M. Ralph W. Stewart, député

Représentant le Sénat:

Les sénateurs:

McIlraith
Quart

Robichaud

*Représentant la Chambre
des communes:*

Messieurs

Isabelle
La Salle
Lefebvre
Oberle

Poulin
Rondeau
Saltsman
Watson

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services
Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JUNE 14, 1976

(41)

[Text]

The Special Joint Committee of the Senate and of the House of Commons on the National Capital Region met at 8:10 o'clock p.m., this day, the Joint Chairman, Mr. Stewart (Cochrane), presiding.

Members of the Committee present:

Representing the Senate: The Honourable Senators Deschatelets, McIlraith and Quart.

Representing the House of Commons: Messrs. Ellis, Gauthier (Ottawa-Vanier), Stewart (Cochrane) and Watson.

Witness: Mr. Adolf Ciborowski, architect, environmental planner from Poland.

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the review of matters bearing upon the development of the National Capital Region. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 20, 1975.*)

The witness made an opening statement and answered questions.

At 10:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 14 JUIN 1976

(41)

[Traduction]

Le Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes sur la région de la Capitale nationale se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Stewart (Cochrane), (coprésident).

Membres du Comité présents:

Représentant le Sénat: Les honorables sénateurs Deschatelets, McIlraith et Quart.

Représentant la Chambre des communes: MM. Ellis, Gauthier (Ottawa-Vanier), Stewart (Cochrane) et Watson.

Témoins: M. Adolf Ciborowski, urbaniste-architecte, écologiste, de Pologne.

Aussi présent: De la direction de la Recherche, Bibliothèque du Parlement: John Christopher, conseiller du Comité.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi portant sur l'examen des questions touchant l'aménagement de la région de la Capitale nationale. (Voir *procès-verbal du lundi 20 octobre 1975*).

Le témoin fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, June 14, 1976

• 2014

[Text]

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Order, please. Ladies and gentlemen, we will begin our sitting this evening. We are very fortunate tonight to have with us Mr. Adolf Ciborowski, Urban Planner or Urbanist from Poland. Mr. Ciborowski has just finished a strenuous several days at Habitat and was the general rapporteur for the conference at Habitat. He is a very distinguished and world-renowned architect, a town planner, an academic and an author.

His professional career spans 30 years of experience in elaborating, implementing and consulting on town-planning and architectural schemes for several cities in his native country of Poland and for several projects under the auspices of the United Nations.

He has taught at prominent European and American universities and has published over 160 articles and books in several languages.

• 2015

Until recently, Mr. Ciborowski was the Deputy Director for Housing, Building and Planning at the United Nations.

At present, he is a professor in the Faculty of Architecture at the Technical University of Warsaw. He also serves as Director General at the Research Institute of Environmental Development in Warsaw and Senior Scientific Adviser to UNEP and Habitat.

It is a great pleasure for us to welcome you here tonight, Mr. Ciborowski. If you would like to say a few words, perhaps then we will carry on with some questions afterwards.

Mr. Adolf Ciborowski (Urban Planner, Poland): Thank you very much, distinguished president, distinguished members of the Committee.

I would like to state at the beginning how highly I appreciate this opportunity and how deeply I am honoured to appear before your Committee. There are three reasons for that.

The first reason is that for a professional of my kind or character, a dialogue with decision makers, with policy makers, is one of the most important developments in our professional life, and it is exactly *the* moment for which we are looking forward when working for any city around this world.

The second reason is that Ottawa, your capital city, in my humble opinion is in some way a unique city of its kind: a city with maybe the biggest planning and land implementation achievements on this continent, and at the same time, the city with very big potentials for further development although at the same time—and that adds some additional taste to any dialogue or discussion on Ottawa—with some threats and some dangers I hope you will be able to avoid and I expect that we will be able to talk about a little today.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 14 juin 1976

[Interpretation]

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): A l'ordre s'il vous plaît. Mesdames et messieurs, la séance est ouverte. Nous avons la chance d'avoir avec nous ce soir M. Adolf Ciborowski, urbaniste de Pologne. M. Ciborowski vient à peine de terminer quelques jours épuisants à la conférence Habitat dont il a été le rapporteur. C'est un architecte, un urbaniste, un professeur et un auteur très renommé.

Sa carrière professionnelle comprend 30 années d'expérience dans la conception et la réalisation de projets d'urbanisme et de grands plans d'architecture, ainsi que dans la consultation dans ces domaines pour plusieurs villes de Pologne, son pays natal, ainsi que pour plusieurs projets menés sous les auspices des Nations Unies.

Il a enseigné dans de grandes universités européennes et américaines et a publié plus de 160 articles et livres en plusieurs langues.

Encore tout récemment, M. Ciborowski était le directeur adjoint du logement, de la construction et de la planification aux Nations Unies.

Maintenant, il est professeur à la faculté d'architecture de l'Université technique de Varsovie. Il est également directeur général de l'Institut de recherche sur l'aménagement de l'environnement à Varsovie et premier conseiller scientifique auprès du PNUE et d'Habitat.

C'est donc avec un grand plaisir que nous souhaitons ce soir la bienvenue à M. Ciborowski. Si vous avez quelques remarques à faire, allez-y puis nous vous poserons des questions.

M. Adolf Ciborowski (urbaniste, Pologne): Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs les membres du Comité.

Tout d'abord, laissez-moi vous dire à quel point je suis heureux de cette occasion de comparaître devant votre Comité et à quel point j'en suis flatté. Il y a trois raisons à cela.

La première, c'est que, pour un professionnel comme moi, la possibilité de dialoguer avec ceux qui prennent les décisions et font les politiques a été le fait le plus marquant de ma vie professionnelle et c'est précisément ce que nous recherchons lorsque nous travaillons ainsi dans presque toutes les villes du monde.

La deuxième c'est qu'Ottawa, votre capitale, est, à mon humble avis, une ville unique au monde en ce sens que c'est probablement celle où se trouvent les plus grandes réalisations d'urbanisme et d'aménagement de ce continent. En même temps, c'est la ville qui présente les meilleures possibilités de développement, quoi qu'il y ait certaines menaces et certains risques que, je l'espère, vous réussirez à éviter. D'ailleurs, cela met un peu de piquant dans toute discussion sur Ottawa et j'espère que nous pourrons en parler un petit peu aujourd'hui.

[Texte]

Then there is a third reason why I am so deeply honoured, and that is the existence in Ottawa of a unique machinery, machinery for planning and for partial implementation, and at the same time a very deep political commitment which, as a planner, I feel I recognize in many decisions that were made in recent years.

I had the pleasure to visit your city a few times in the last 10 years, and I realize that there are five major achievements in your city. Those five are the results of the Greber plan from—if I am not mistaken—1956. They are: the Greenbelt, which was also a dream, partially implemented, at the time of the planning for the reconstruction of my city, Warsaw, the capital of Poland. Here is one of several similarities which we may discover between Warsaw and Ottawa.

• 2020

There is the relocation of railways, once more there is some similarity between what happened here and what happened in my city immediately after the war. We relocated the railway too, although in a little different way. We were, at that time, successful in putting the central line of the railway underground.

The third is, in your case, the decentralization of federal offices. I must confess immediately that even in this field there is something quite similar, or of the same character, in our experience in Warsaw and in your achievements in Ottawa, namely, in the very first years after the war, we had to determine in our planning the whole central business district. We wanted, at that time to have concentration of all offices, all governmental buildings, in the city centre, in one place. After the very few first years of the implementation of those schemes, the belt was running through the city, so that in that part of the city you might meet in the evening only the ministers returning from the night sessions, or the ghosts of the old ones, because it was a deserted part of the city. Then we decided on a kind of decentralization, and we decided on the introduction of some housing and residential programs in the city centre. And when I first visited Ottawa, your trend to decentralization, and at the same time the trend to introduce some housing or residential development programs in the central area, once more seemed to be quite similar.

The next is the river front land and the parkways. You were successful in that. We were successful in the very last years when building a new parkway along our Vistula River. I believe this is one of the most interesting features of your city, and one of the biggest land-implementation achievements.

Last, but not least, is the Gatineau Park.

Those are the positive achievements. But please allow me, Mr. Chairman, to make immediately one or two remarks that will not be so optimistic and will be a little critical. I am a little upset by what has been happening in the very last three years in part of your central area of the city, namely, the area along Albert Street and some neighbouring streets. I do not see, personally, any reason other than the reason, probably, of the market value of land, to introduce such high density in this kind of high-rise building. In my personal feeling, this is like an overcrowded cocktail party, where there are a number of ladies in very beautiful dresses but, because of enormous growth, you cannot admire any one of those dresses separately. Probably the lady will agree with me. It seems to me that this may spoil, if it goes further, some of the unique character

[Interprétation]

Enfin, la troisième raison c'est qu'il existe à Ottawa un mécanisme unique chargé de la planification et de l'application partielle ainsi qu'un engagement politique profond qu'à titre de concepteur je décèle dans la plupart des décisions prises ces dernières années.

J'ai eu le plaisir de visiter votre ville quelques fois au cours des dix dernières années et j'ai remarqué cinq grandes réalisations. Elles sont toutes les fruits du plan Greber, qui date de 1956, si je ne me trompe. Il s'agit de la ceinture verte qui a également été le rêve, partiellement réalisé, de ma ville, Varsovie, la capitale de la Pologne, lorsque l'on a planifié sa reconstruction. Ce n'est d'ailleurs là que l'une des nombreuses ressemblances entre Varsovie et Ottawa.

Il y a également la relocalisation des chemins de fer que l'on a aussi fait immédiatement après la guerre dans ma ville mais d'une façon légèrement différente. A cette époque, nous avons réussi à construire la ligne principale du chemin de fer sous la terre. C'est donc une autre similitude.

La troisième réalisation c'est la décentralisation des bureaux du gouvernement fédéral. Je dois avouer qu'une fois de plus cette expérience est assez semblable à celle de Varsovie puisque au cours des premières années qui ont suivi la guerre, nous avons dû planifier tout le district des affaires au centre-ville. Nous voulions y concentrer tous les bureaux, tous les édifices du gouvernement. Quelques années après la réalisation de ces projets, le centre-ville était désert si bien que le soir on n'y rencontrait que les ministres revenant des séances de nuit, ou les fantômes des anciens ministres. Nous avons donc décidé de décentraliser en construisant des logements et des maisons dans le centre-ville. La première fois que je suis venu à Ottawa, votre tendance à la décentralisation et à la construction de projets d'habitation au centre-ville m'a une fois de plus rappelé Varsovie.

L'autre réalisation ce sont les terres le long de la rivière et les promenades. Nous venons de réussir à aménager une promenade le long de la Vistule. C'est sans doute l'un des points les plus intéressants de votre ville et l'une des plus importantes réalisations.

Enfin, il y a le parc de la Gatineau.

Ce sont toutes des réalisations heureuses mais, permettez-moi, monsieur le président, de faire maintenant quelques remarques qui seront nettement plus critiques et un peu moins optimistes. Je ne suis pas très heureux de ce qui est arrivé ces trois dernières années dans le centre-ville d'Ottawa le long de la rue Albert et des rues avoisinantes. Personnellement, je ne vois pas pourquoi, sinon probablement la valeur des terrains, on recherche une telle densité en construisant de telles tours. Cela me fait penser à un cocktail où il y a foule. Il y a bien des femmes très jolies mais comme il y en a trop, on ne peut pas les admirer. Madame sera peut-être d'accord avec moi. J'ai l'impression que si l'on continue ainsi, on va détruire le caractère unique de votre ville qui la distinguait de toutes les autres villes de ce pays.

[Text]

and the unique skyline of your city, which differentiates your city from all the other cities of this country.

Secondly, it will give to your city, this—let me say—cosmopolitan kind of cityscape where you never may recognize whether it is Calgary, Manhattan, or anyplace else. I believe you should probably pay a little more attention to retaining two very precious and very worthy traditions that mix, at present, in the older parts of your city, namely, the town planning tradition of the British and the town planning tradition of the French. In both cases, the green area is not only the huge open space of a park but also the green area that accompanies any development along every one of the major streets. I believe it is a pity that some of the newly-built streets in the old city centre have lost that accompaniment.

Mr. Chairman, before I go further with my remarks on Ottawa, I would like to introduce myself, as you suggested, although you have probably done it in a much better way than I will be able to do it.

• 2025

Well, to start, of course, I was born in Warsaw; one hundred per cent from Warsaw, with Warsaw, and probably for Warsaw. I graduated from the clandestine faculty of architecture of the clandestine Warsaw University during the war and during the Nazi occupation.

My very first assignment was in Warsaw with the reconstruction of the old city. I was the chief architect for the rebuilding of Szczecin the second biggest harbour city in Poland. I was responsible for the preparation of the first plans for the reconstruction and development of that city. After that I was the chief town planner for the Polish National Housing Board for many years and then I was called to the post of the chief architect of Warsaw.

I was at that post roughly ten years and was responsible for the final touches in the reconstruction of the historical parts of the city and for the speeding up of the development within the central area. It was my view and philosophy that the central area should contain not only the businesses and the offices but also residences where people live for twenty four hours a day and not just during eight working hours.

I have been invited as a short-term consultant on the problems for the reconstruction of some West German cities; for the reconstruction of some cities in North Korea after the Korean War; for the development of Jakarta; and for the development of Baghdad in Iraq.

Nevertheless, my main hobby at that time was the reconstruction of destroyed cities because I knew the cost of every little mistake we may make at the process of planning and reconstruction. When Skopje was destroyed by the earthquake—this was the capital of Macedonia in Yugoslavia—I was called on to be the project manager in the name of United Nations for the residents.

Well, there were two other problems. They are not similar but nevertheless correspond with some problems of your city, for instance, an attempt to build a homogeneous society; a society that was composed at that time of five different ethnic groups and five different language groups. And, second, how at the same time to retain the cultural specifics of every one of those societies within the new patterns of the reconstructed city.

[Interpretation]

Ensuite, cela va lui donner un tel air cosmopolite que l'on ne pourra pas dire s'il s'agit de Calgary, de Mahattan ou d'une autre ville. Vous devriez peut-être veiller un petit peu mieux à préserver deux traditions très précieuses et très riches que l'on retrouve en ce moment dans les vieux quartiers de la ville, à savoir l'urbanisme traditionnel des Britanniques et l'urbanisme traditionnel des Français. Dans les deux cas, les régions de verdure ne se trouvent pas seulement sous forme de parcs, mais également tout le long des rues principales et des maisons. Il est vraiment dommage que certaines des nouvelles rues construites dans la vieille ville ne soient plus garnies de verdure.

Monsieur le président, avant de poursuivre mes remarques sur Ottawa, j'aimerais me présenter moi-même comme vous me l'avez suggéré, même si vous l'avez certainement fait mieux que moi.

D'abord, je suis né à Varsovie et suis donc à 100 p. 100 de Varsovie, avec Varsovie et pour Varsovie. Je suis diplômé de la Faculté clandestine d'architecture de l'Université clandestine de Varsovie puisque j'ai étudié pendant la guerre et donc l'occupation nazie.

Ma toute première tâche à Varsovie a été de reconstruire la vieille ville. J'étais l'architecte en chef de la reconstruction de Szczecin, le deuxième plus grand port de la Pologne. J'étais responsable de la conception des premiers plans de reconstruction et d'aménagement de cette ville. Après, j'ai été nommé urbaniste en chef de l'Office de logement de la Pologne où je suis resté de nombreuses années avant d'être nommé architecte en chef de Varsovie.

J'ai occupé ce poste pendant à peu près dix ans et j'ai été responsable de la touche finale, c'est-à-dire la reconstruction des quartiers historiques de la ville et l'accélération de l'aménagement du centre-ville. J'avais pour principe qu'un centre-ville ne doit pas être réservé aux entreprises et bureaux mais que l'on doit aussi y trouver des logements de façon que certains y vivent non seulement huit heures de travail par jour mais bien 24 heures par jour.

J'ai été invité comme conseiller à court terme pour régler les problèmes que posait la reconstruction de certaines villes de l'Allemagne de l'Ouest puis de certaines villes de la Corée du Nord, après la guerre de Corée, l'aménagement de Djakarta et enfin l'aménagement de Bagdad en Irak.

Cependant, mon passe-temps favori à l'époque était la reconstruction des villes détruites parce que je savais combien coûte la moindre erreur dans la planification et la reconstruction. Lorsque Skopje a été détruite par un tremblement de terre, c'était la capitale de la Macédoine en Yougoslavie, on m'a demandé de diriger le programme de reconstruction au nom des Nations-Unies.

Deux problèmes se posaient. Ils correspondent un peu aux problèmes de votre ville puisqu'il fallait par exemple tenter de construire une société homogène qui se composait alors de cinq différents groupes ethniques parlant chacun une langue différente. Il fallait tout de même conserver les traits culturels particuliers à ces diverses sociétés au sein de la nouvelle ville.

[Texte]

After Skopje I was in Singapore and was involved in the master plan of Lagos, and was placed in charge of the regional planning for the development of tourism where there was another major task which was similar to some of your problems, namely the protection of the environment and environmental values and beauties as the natural resource for the development of tourist industry. In the case of the South Adriatic in Yugoslavia, I have learned how extremely difficult it is to go with one complex and comprehensive project and development scheme. They are handling at the same time three republics and about 25 communes with different jurisdictions, with different point of view, and which are quite often competing between themselves.

• (2030)

I had the honour to be involved in some planning works for Karachi and then for Chimbote in Peru after the earthquake hit that city. At the University of New York I presented a series of lectures called "The Problems of the Capital Cities of the World". There were 12 selected capital cities of the world and one of the 12 was Ottawa. I used it as one of the examples of how planning may help in developing a new capital in better ways than in many other cases, and how at the same time there still exist some political or other cultural problems that should be solved by planning; but which were not solved yet. I was involved in the preparatory process of the Stizgom Conference on Environment and, as you mentioned, in the preparatory process for Habitat. Recently I was involved in the reconstruction of Managua, the capital of Nicaragua, which was destroyed after the earthquake, and most recently in some land works for the new capital of Tanzania, Dodoma. All those different experiences taught me one thing: the main danger for a professional, and especially for the professional who is invited as an adviser to foreign countries, is to start playing the role of the wise one. This is the worst thing that could happen. There is no one solution that can be directly transferred from one city to another, and still less from one country to another. Every country has its local conditions, its local expertise, and the local people are exactly those who understand and know best how to handle the problem.

Nevertheless, there are some problems of international kind and character; those may be indicated, and we may discuss how to solve some of them. But the most worthwhile thing is to talk about faults and mistakes that have been made in many other places, and about how to avoid them, although the lesson I have learned indicates also that in the majority of cases the city fathers or the city parents never believe in this kind of advice, in the same way as my own children never believe in my advice; they must try to repeat the same mistakes I made some time ago. The main problem here in Ottawa, in Warsaw, in Dodoma, in many other cities around the world, is: are there any differences and if so what kind of differences between the regular city and the capital city? Must anything special that is characteristic of the capital city be expressed in plants, in machinery, in layouts, in architecture, in programs? Is there anything special that leads the citizens of a capital city to think or to behave in a somewhat different way than the citizens of any other city in the same country? That is a big and rather difficult ques-

[Interprétation]

Après Skopje, je suis allé à Singapour pour concevoir le plan directeur de Lagos, puis on m'a chargé de la planification régionale en vue du tourisme. Là encore, cette tâche importante posait des problèmes semblables aux vôtres puisqu'il fallait protéger l'environnement, sa valeur et sa beauté tout en les exploitant pour attirer les touristes. Dans le cas du Sud de l'Adriatique en Yougoslavie, j'ai appris combien il était difficile de travailler à un programme complexe et exhaustif d'aménagement territorial. Dans cette région-là, il s'agit d'agencer les désirs de trois républiques et d'environ 25 communes relevant de juridictions différentes, républiques et communes dont les points de vue diffèrent et qui entrent souvent en concurrence les unes avec les autres.

J'ai eu l'honneur de prendre part aux travaux de planification de la ville de Karachi et de la ville de Chimbote au Pérou, après qu'elle eut été dévastée par un tremblement de terre. J'ai présenté à l'université de New York une série de conférences intitulées «Les problèmes des capitales du monde». J'avais choisi 12 capitales dont Ottawa. Je m'en suis servi comme exemple de la façon dont la planification peut mettre en valeur une nouvelle capitale—et beaucoup mieux à Ottawa que dans certains autres cas—et de la façon dont les problèmes politiques et culturels coexistent avec les problèmes de planification; cette planification devrait aider à les résoudre, surtout s'ils ne sont pas déjà résolus. J'ai pris part à la préparation de la conférence Stizgom sur l'environnement et, comme vous l'avez mentionné, à celle de la conférence d'Habitat. J'ai participé à la reconstruction de la capitale du Nicaragua, Managua, détruite par le dernier tremblement de terre, et beaucoup plus récemment, à certains travaux de recherche pour la nouvelle capitale de la Tanzanie, Dodoma. Toutes ces diverses expériences m'ont appris ceci: le plus grand danger qui guette un professionnel, surtout s'il est invité à titre de conseiller dans des pays étrangers, c'est d'essayer de jouer au sage. C'est le pire qui puisse lui arriver. Aucune méthode, même si elle a donné de bons résultats dans une ville, ne peut être appliquée à une autre ville, et encore moins d'un pays à un autre. Chaque pays a ses conditions locales bien particulières et ses experts locaux; en outre, ce sont les habitants eux-mêmes qui comprennent le problème et savent le mieux comment le régler.

Néanmoins, certains problèmes se retrouvent partout à l'échelle internationale; je pourrais peut-être vous les mentionner, et nous pourrions essayer d'en résoudre quelques-uns. Mais le plus bénéfique, ce serait de parler des erreurs qui ont été commises ailleurs et de la façon de les éviter. Malheureusement, j'ai aussi appris que très souvent, ce sont les habitants de la ville et ses fondateurs qui ne croient jamais mes conseils, de la même façon que les enfants ne croient jamais les conseils de leurs parents. Ils veulent toujours répéter les mêmes erreurs que leurs parents ont commises plus tôt. Voici quel est le grand problème qu'on se pose à Ottawa, Varsovie, Dodoma, et dans d'autres capitales du monde: y a-t-il une différence—et si oui de quel genre est-elle—entre la ville ordinaire et la capitale du pays? Y a-t-il des caractéristiques propres à la capitale qui doivent être illustrées dans ses usines, dans sa machinerie, dans son tracé topographique, dans son architecture ou dans ses programmes? Y a-t-il quoi que ce soit qui pousserait les citoyens d'une capitale à se conduire différemment des citoyens des autres villes du pays? La

[Text]

tion. We may try to build two columns to answer it. First, they are from demands, all of them enumerated in this white book on Ottawa, *Invitation to Dialogue*. In that first column we will have the demand for good job opportunities, for good housing, for appropriate and efficient transportation facilities and networks, for appropriate networks of services, for appropriate protection of environment. But that is the case in every city. In all those demands there is nothing very specific and very special for the capital.

• 2035

And then there is the second group of very specific demands related exactly to the Capital. Hence, they are special jobs, quite a different character of jobs, and a quite different structure of professional activities of population. We have discussed it at the dinner table that in everyone of the capital cities, as in Bonn, as in Washington, as here, as in Brasilia, there is always a problem of a surplus of white collar worker and a shortage probably of blue collar workers. The social structure has therefore a very specific kind of model. You may accept it or not, but nevertheless you must be made aware that this is a problem.

Secondly, if there is a majority of white collars, federal workers as you call them in Ottawa, it means that the majority of your people are making their living at the cost of taxpayers in the whole country, and that puts on them some very special and specific obligations. You see, they must treat their city and you should probably treat them in a little different way from regular citizens of a regular city who, through their work, are adding to the national gross product as opposed to those who are consuming, on the part of that gross national product, but of course are managing the whole country and its political life. That is a second difference of the capital city compared with others.

The third difference is a symbol, a symbol of a nation. It is extremely easy to state that, but it is extremely difficult to ask how to express that symbol. My city of Warsaw as a result of the war was quite totally destroyed; at least 85 per cent of the city was in ruins. The sewage network, the water supply network and electric network were totally destroyed. Over 850,000 people were killed. We had over twenty million cubic metres of rubble and trees to be removed before we could start any reconstruction activities. Immediately there was a question: should we rebuild Warsaw and locate the capital there or should we better select any other city in Poland or a totally new site to build a new capital for Poland, forgetting about the ruins? The hesitation at the political level was probably a few hours, the hesitation at the population level was not even one hour. The news that the ruins were liberated created immediate pressure from all around the country for the people to return, even quite often from better living conditions, because this was the capital, because this was the symbol of our nation. And the very first thing we started to do, the very first of my personal assignment in Warsaw was not to start building houses, not to start cleaning streets—of course, some of my colleagues were doing that—but my first assignment was to go to the old city, to the historical part with 10 workers and to start working on recovering from the ruins pieces of iron work, pieces of stone work. They had the value of authentic pieces, which we believed at that time, a few years later we would use for the process of the reconstruction. This is the sense of place, this is the symbol of national heritage which is so important in the capital city of the country, and therefore,

[Interpretation]

question est d'envergure et il est difficile d'y répondre. Essayons de répondre sur deux colonnes. Tout d'abord, il y a les exigences énumérées dans le livre Blanc sur Ottawa, «Invitation au dialogue». Dans la première colonne, nous mettrons les exigences concernant l'emploi, le logement, les transports, les services au public et la politique de protection de l'environnement. Toutes ces exigences sont valables pour n'importe quelle ville et il n'y a donc là rien de très caractéristique pour une capitale.

Il y a ensuite l'autre groupe d'exigences spécifiques qui concernent, elles, la capitale d'un pays. En effet, il y a des emplois spéciaux revêtant un caractère différent et créant ainsi une structure professionnelle particulière. Nous en avons discuté au cours de plusieurs repas et nous avons constaté que dans n'importe quelle capitale, que ce soit Bonn, Washington ou Brasilia, il risque toujours d'y avoir un excédent de cols blancs et une pénurie de cols bleus. La structure sociale doit donc s'organiser autour d'un modèle très particulier. Que vous le vouliez ou non, vous êtes obligé de reconnaître cet état de chose.

Deuxièmement, s'il y a une majorité de cols blancs, c'est-à-dire de fonctionnaires dans le cas d'Ottawa, cela signifie que la majorité des travailleurs sont payés avec l'argent des contribuables de tout le pays, ce qui leur donne des obligations très spéciales. Ainsi, vous devriez sans doute les traiter différemment des citoyens ordinaires, dont le travail contribue directement à l'augmentation du produit national brut, par opposition à ceux qui dirigent la vie politique et économique du pays et dont les salaires sont puisés dans le produit national brut. C'est là un autre trait qui distingue la capitale d'une autre ville ordinaire.

La troisième différence est que la capitale doit être le symbole du pays. Certes, c'est facile à dire, mais c'est beaucoup plus difficile à traduire. Pendant la guerre, la ville de Varsovie a été détruite à 85 p. 100. Les réseaux d'égout, les systèmes d'adduction d'eau et les lignes électriques avaient été complètement détruits. Plus de 850,000 personnes furent tuées. Avant d'entreprendre toute reconstruction, nous avons dû déblayer plus de 20 millions de mètres cubes de décombres et d'arbres et nous avons dû immédiatement nous poser la question suivante: devons-nous reconstruire Varsovie au même endroit, ou devons-nous choisir une autre ville polonaise comme nouvelle capitale de la Pologne? Les politiciens ont peut-être hésité pendant quelques heures mais je puis vous dire que la population, elle, n'a pas hésité une minute. Lorsqu'elle a appris que les ruines avaient été déblayées, elle est revenue en masse dans la ville, même si les conditions de vie n'y étaient pas très agréables, simplement parce que la capitale était le symbole de notre pays. La première tâche qui m'a été confiée, à Varsovie, ne consistait pas à construire des maisons ni à nettoyer les rues, ce dont étaient chargés certains de mes collègues. Ma première tâche fut de me rendre dans la vieille ville avec 10 ouvriers pour essayer de récupérer, parmi les ruines, les objets en fer forgé, en pierre, etc. En effet, nous pensions que ces objets, d'une valeur authentique, pourraient être utilisés quelques années plus tard dans le processus de reconstruction. C'est donc le symbole du patrimoine national qui, à mon avis, est extrêmement important pour la capitale d'un pays. Pour une ville ordinaire, c'est beaucoup moins important. Une capitale doit être un symbole permettant aux gens de se

[Texte]

of the skyline of a city, which is one of those components. In any other city it is less important. In the capital city, this is a symbol, the people remember it. The people may see it on television. You must have the skyline of the city inaudible a special one, which will be the symbol of the whole country. Forgive me if I am sometimes a little too emotional.

The third point is that they have special functions. What special functions? Political, cultural, recreational. You are mentioning in this document that, for instance, of course the capital city will be visited by many tourists. Yes, that is true, but if so, it must be organized specially, functionally in such a way that those tourists will have really something to see and to visit. So the whole special organization of the centre, because mostly this is what will differentiate the capital city from any other city will take place in the central area of the city. That central area must be, therefore, organized in a very special way.

Of course, when reading this, and you will forgive me two words of criticism. I was very excited because I would be willing to endorse immediately 95 per cent of all the statements that are in this white book, but at the same time I have the feeling that most of those statements relate to a city not necessarily to a capital city. This is a very good prescription of how to build a very modern, well functioning city. It has not sufficiently yet been said how to build this city in the way that this will be the capital, the symbol, with all those additional functions. They are over the regular functions of a regular city. There are conflicts when you will plan the city, when you will build, in that you have those conflicts even today, the conflicts between the local interests and the national. Those conflicts are on the level of management, of administration. What model of administration? From local point of view better the model which you have now. From the point of view to build one consolidated city as a capital. Probably it is better to have one management for the whole area which is responsible for all the issues, and even for transfer of goods and bads from one side of the river to the other side of the river, and not necessarily to have displayed it, as it is very well, very good, from the local point of view.

The last of my remarks before I will be willing to answer any questions is that in the number of documents I have read in the last 48 hours, before meeting the distinguished committee, I must say that I was a little surprised by the proportion between the amount of what was said on the problems of machinery, administration, administrative model, and so on, compared with the amount which was said on the real physical, functional strata of the city, how it should look, what it should be, and what should be here.

• 2045

It seems to me that in this special case—because this is the capital of the country and it is a very complicated capital of a rather complicated country, a bilingual culture, with many different cultures, and immigrants from different countries and so on, this problem of the capital is different. It seems to me that we have to ask, what are our aims and goals in political national terms? I will also add emotional and psychological—how we like to act in the emotional side of human behaviour, for all those who will live in or visit the city, and in the special aims and economic goals, because this is the city which will be less self-sufficient in economic terms. You will never produce so many goods that they will pay for the survival and

[Interprétation]

souvenir. Il faut également que ce symbole soit celui de l'ensemble du pays. Je vous demanderai de m'excuser, si, de temps à autre, je donne libre cours à mes propres sentiments.

Troisièmement, toute capitale a des fonctions spéciales, c'est-à-dire une fonction politique, une fonction culturelle et une fonction récréative. Vous dites, dans votre document, que la capitale sera visitée par de nombreux touristes. Si tel est le cas, il faut qu'elle soit organisée de façon fonctionnelle afin que ces touristes aient vraiment quelque chose à visiter. Il faut également que cette organisation spéciale soit mise en place dans le centre, puisque c'est souvent ce secteur qui distingue une capitale d'une ville ordinaire. Donc, je le répète, le centre doit être organisé de façon spéciale.

La lecture de ce Livre blanc m'a beaucoup intéressé et je dois vous dire que je serais prêt à l'endosser immédiatement à 95 p. 100; cependant, vous m'excuserez si je vous fais quelques critiques, certaines des déclarations contenues dans ce document s'appliquent à une ville qui n'est pas forcément la capitale. Des critères excellents y sont énumérés sur la façon de construire une ville très moderne et très fonctionnelle. Cependant, on n'insiste pas assez sur les principes de planification qui doivent gouverner l'aménagement d'une ville appelée à devenir la capitale, c'est-à-dire une ville qui incarne un symbole et qui assume en même temps des fonctions supplémentaires. Lorsque vous décidez de planifier une ville, vous vous heurtez fatalement à des conflits entre les intérêts locaux et les intérêts nationaux. Ces conflits se situent au niveau de la gestion et de l'administration. Quel type d'administration faut-il? D'un point de vue local, votre modèle actuel est plus intéressant. Cependant, si l'on veut construire une ville homogène qui deviendra la capitale, il vaut peut-être mieux avoir un seul niveau de gestion pour l'ensemble de la région, niveau qui sera responsable de tout, et, surtout, de la coexistence harmonieuse des deux villes situées de chaque côté de la rivière.

Pour conclure, j'aimerais vous dire que j'ai lu un grand nombre de documents au cours des dernières 48 heures; or, j'ai constaté qu'on y parlait beaucoup des problèmes administratifs mais qu'on y parlait peu de l'organisation physique et fonctionnelle de la ville, de son aspect esthétique et du rôle qu'elle devra jouer.

Votre Capitale est assez spéciale étant donné qu'elle est la capitale d'un pays assez complexe, un pays bilingue, multiculturel, un pays d'immigration etc.. En conséquence, vos problèmes sont un peu différents. Cependant, il faut d'abord se demander quels sont nos objectifs politiques sur le plan national. Il faut également tenir compte de l'aspect sentimental et psychologique qui est très important pour ceux qui vivent dans la ville ou qui la visitent; il faut enfin se demander quels sont les objectifs économiques que nous voulons atteindre étant donné qu'une capitale est sans doute moins susceptible d'être autonome sur le plan économique. En effet, vous n'arriverez jamais à produire assez de biens pour assurer l'aménagement et la protection de

[Text]

development of the city. You will always use some resources from taxpayers and from the central government. As the sum of that, what are our aims and goals in special terms? When we know that, then let us try to look at what kind of machinery we need, what kind of tools we need, to implement this kind of model which we dream of. It is extremely easy to talk about that; it is extremely difficult to implement any of those demands.

The people who are living here in Ottawa benefit from the fact that this is the capital city in many ways. They have better access to many facilities. They have some specific opportunities that the people living in other cities in Canada do not have, and there is always a trade-off in life. Therefore they must pay something for those special additional benefits and opportunities by some resignations of some things that are typical for any other city.

We need to have a vision of the city with a broad concept and with a broad inspiration. What I would call for very strongly is that this vision for the capital city cannot be substituted by a mathematical model only. We will need a mathematical model for a transportation system. We will need a mathematical model for a housing program, a residential program. But how to bring together Hull and Ottawa, how to use the river, not as a bond but as a link between two parts of the same capital city, no one mathematical model will answer that. For that we have to have a vision and you started to have it, but it seems to me that you must go further and on a little broader front than up to now. You under-estimate some of the big values you have at present.

One of such big values is Victoria Island. It is exactly in the middle. To say that Victoria Island is a recreational zone and only for the summer seems to me to be a mistake. It seems to me that is exactly one of the links where some of these central capital functions for the whole country could be located.

We have those waterfronts in Hull and here, and we must use them in a much better way, in a broader way. I was very happy when I saw the most recent models prepared by the National Capital Commission today. They showed that our colleagues are going in that direction.

So what we have now—we now have the concept, everything in my left column for any good modern city, and in that wide group is just part of what is in my right column, but not everything yet.

Thank you, Mr. Chairman. I am sorry to talk so long.

• 2050

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): No, not at all.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you very much, Mr. Ciborowski, for your frank and interesting expression. We will begin with Mr. Gauthier.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Thank you, Mr. Chairman. Oh, I can do with the English, Mr. Ciborowski.

[Interpretation]

voire ville. Il vous faudra donc toujours avoir recours aux deniers publics, par l'intermédiaire du gouvernement fédéral. Il faut donc, en résumé, définir nos objectifs. Ce n'est qu'après que nous pourrions essayer de mettre au point le mécanisme et les instruments dont nous avons besoin pour mettre en place le modèle dont nous rêvons. Cependant, j'avoue qu'il est très facile d'en parler et beaucoup plus difficile de le mettre en pratique.

Ceux qui habitent à Ottawa jouissent de nombreux avantages. En effet, les services leurs sont beaucoup plus facile d'accès et certaines possibilités s'offrent à eux, dont ne pourraient pas bénéficier les habitants d'autres villes du Canada. Cependant, dans la vie, il faut toujours faire des compromis. C'est ainsi que les habitants d'Ottawa, en échange de ces avantages, doivent accepter d'être privés de certains agréments existants dans d'autres villes.

Nous devons avoir une vision globale de la ville et j'aimerais insister sur le fait qu'un modèle mathématique ne peut pas, à lui seul, remplacer cette vision globale. Certes, nous avons besoin d'un modèle mathématique pour les réseaux de transport, les projets de construction résidentielle etc.. Cependant, je puis vous assurer qu'aucun modèle mathématique ne vous permettra de réunir Hull et Ottawa en utilisant la rivière, non pas comme une attache, mais comme un lien entre deux secteurs d'une même capitale. Pour y arriver, il vous faut une vision globale que vous avez d'ailleurs commencé à définir mais que vous n'avez pas encore explorée suffisamment. En effet, vous sous-estimez certains aspects de la Capitale qui ont une grande valeur.

Par exemple, vous avez l'île Victoria et, à mon avis, convertir cette île en une zone récréative pendant l'été est une erreur. En effet, cette île pourrait assumer certaines fonctions de la Capitale et constituer ainsi un lien au niveau national.

Par ailleurs, toutes ces rives dont vous disposez à Hull et à Ottawa devraient être mieux utilisées et je puis vous dire qu'à ce propos les maquettes récemment préparées par la Commission de la Capitale nationale m'ont beaucoup intéressé. Elles indiquent en effet que nos collègues se dirigent dans cette voie.

Donc, ce concept se résume à ces deux colonnes, la colonne de gauche énumérant les exigences d'une ville moderne et la colonne de droite, énumérant les exigences d'une capitale; je dois vous dire cependant que cette liste n'est pas exhaustive.

Merci, monsieur le président. Je suis désolé d'avoir été si long.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Pas du tout.

Des voix: Bravo!

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci beaucoup, monsieur Ciborowski, de votre exposé très intéressant et très sincère. Nous allons maintenant commercer avec M. Gauthier.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Merci, monsieur le président. Je vais parler anglais, monsieur Ciborowski.

[Texte]

Mr. Ciborowski: Okay, but the acoustics are not the best.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Okay. You talked about the historical and heritage symbols which a capital city must have. You mentioned in your opening remarks, also, that we had in Ottawa...

Mr. Ciborowski: A little louder.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I will get the mike. It is better this way?

Mr. Ciborowski: Sometimes it works, sometimes not.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): You mentioned in your opening remarks that you were impressed with five major achievements. You mentioned the Greenbelt, the relocation of the railways, the centralization of employment places, the riverfront land and the Gatineau Park.

You also mentioned in your opening remarks that in Warsaw you had made a special effort to gather up historical and heritage materials that were found in the city after its destruction. I would like to ask you a question on that historical and heritage question relating to the Ottawa area. It is rather a new city in the sense that it may be only a hundred and some odd years old. We are trying to attempt to restore and rehabilitate some of our older buildings. We are attempting to preserve and to rehabilitate, also, some of the historical areas in the city.

I am just wondering, Mr. Ciborowski, did you have the impression when you came to Ottawa that as a tourist one would find monuments with which one could identify that feeling, that vision? Do you find Ottawa right now historically meaningful, or do you think that we have an awful lot of work to do to create symbols, to create new monuments? Do you think that monuments are important to a capital city?

Mr. Ciborowski: Yes, monuments are important, not necessarily very big and not necessarily of a white colour as is the monument which is in front of one of the buildings in Hull at present...

Some hon. Members: Oh, oh!

Mr. Ciborowski: ... but monuments in emotional terms. We have in Warsaw many buildings that were of a secondary historical or artistic value, but they were of emotional value because this was a part of our old city of Warsaw.

In Ottawa, of course, nobody will be looking for the kind of historical monument that we look for in Rome or in Paris. Probably for a tourist from Europe, the main interest will be not in historical monuments, but in a modern expression of a modern capital of a modern, young and strong nation and culture.

Nevertheless, I believe, for the population of your country, you must build the new national identity of Canadians in your buildings. For that purpose, Parliament Hill, what is happening here around us, is a monument. It is a big important monument, and I am sure you attach to that a rather high emotional value. You undertook the effort of rehabilitating some streets in the so-called "old town" of Ottawa, and I admire that. That must be retained. But, of course, to me it is not necessary to retain, for instance, some blocks of one-family old houses in this part of Hull closest to the waterfront, which is most important to build the link between the right and the left banks of the river and to create one common central link.

[Interprétation]

M. Ciborowski: D'accord, mais l'acoustique n'est pas très bonne.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Vous avez parlé du symbole historique que doit incarner toute capitale. Vous avez également dit qu'à Ottawa, nous avons...

M. Ciborowski: Un peu plus fort, s'il vous plaît.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je vais me rapprocher au micro. Vous m'entendez mieux?

M. Ciborowski: Le système est plutôt capricieux.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Vous avez dit tout à l'heure avoir été très impressionné par cinq réalisations d'Ottawa: la ceinture verte, le déplacement de la gare de chemin de fer, la centralisation des lieux d'emploi, l'aménagement des rives et le parc de la Gatineau.

Vous nous avez dit également qu'à Varsovie vous vous étiez efforcé de rassembler tous les objets et pièces historiques que vous aviez pu récupérer dans la ville après sa destruction. J'aimerais vous poser une question à propos du rôle historique de la région d'Ottawa. Comme vous le savez, c'est une ville assez récente puisqu'elle est à peine centenaire. Nous essayons de rénover et de restaurer certains bâtiments anciens ainsi que certains quartiers de la ville.

Monsieur Ciborowski, j'aimerais savoir si, lorsque vous êtes arrivé à Ottawa comme touriste, vous avez eu l'impression qu'on pourrait identifier certains monuments à cette vision globale? Pensez-vous qu'Ottawa ait vraiment un passé historique intéressant ou bien qu'il va nous falloir faire beaucoup d'efforts pour créer des symboles et construire de nouveaux monuments? En résumé, pensez-vous que les monuments historiques soient importants dans une capitale?

M. Ciborowski: Oui, je le pense, mais il ne s'agit pas forcément de grands monuments; en tout cas il n'est pas obligatoire qu'ils soient de couleur blanche comme le monument qui a été construit à Hull...

Des voix: Oh!

M. Ciborowski: ... mais des monuments qui aient une valeur sentimentale. A Varsovie, nous avons beaucoup de bâtiments d'une valeur artistique ou historique secondaire mais nous les avons préservés à cause de leur valeur sentimentale et parce qu'ils faisaient partie intégrante de la vieille ville de Varsovie.

A Ottawa, il est évident que l'on ne va pas rechercher le même type de monuments historiques qu'à Rome ou qu'à Paris. En effet, un touriste européen sera certainement moins intéressé à visiter des monuments historiques qu'à essayer de comprendre ce qu'est vraiment la capitale moderne d'un pays jeune et fort.

Cependant, dans l'intérêt de la population, je pense que vous devez bâtir cette nouvelle identité nationale canadienne dans vos monuments. Ainsi, la Colline parlementaire en est un. C'est un grand monument très important et je suis convaincu que vous y attachez une valeur sentimentale très importante. Vous avez fait l'effort de restaurer certaines rues de la vieille ville d'Ottawa et c'est admirable. Il faut continuer. Évidemment, pour moi, il n'est pas nécessaire de garder par exemple les vieilles maisons unifamiliales qui à Hull sont les plus proches de la rive et où il est plus important d'établir le lien entre les rives droite et gauche de la rivière et de créer cet élément central commun.

[Text]

[Interpretation]

• 2055

I was talking today, when I was in Hull—You have there, in front of this new development, the new existing industrial plant, and beside that plant there is a tower remaining from the oldest plant you had in Ottawa. I would try either to remove or to change the existing factory and to put there some elements of the new city centre, but I would try to retain the one strange tower as exactly one of the very few monuments and remnants of the industrial past of this city, which may be very nicely incorporated in a very modern development all around. So you might do that, but I do not advise you to build artificial monuments at all.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): No but what I am trying to get at, Mr. Ciburowski, is the fact that you have said that we must have a vision, we must have symbols, that a national capital, in its planning, is different from another city. You said there are special things to be done to identify the national capital. I find it difficult, having travelled our country, as you have so well put it, to tell the difference between Calgary, Edmonton, Vancouver, where I spent two weeks with you at Habitat, and Ottawa, I was born in Ottawa, mind you, and apart from the monument that you just mentioned, the Parliament Buildings, and the fact that we do profit from the odd museum that is a national museum—But do you think the architecture in itself has any historical value? Do you think people in the planning process should attach, do you attach, a great importance to the preservation of historical buildings, for example? You see, we...

Mr. Ciburowski: Yes, but without exaggeration.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Without exaggeration.

Mr. Ciburowski: Which means I disagree with some approaches. It is sometimes typical in Europe at present that anything older than, for instance, 75 years must be preserved. Personally, I do not believe so much in the date of origin as exactly in the emotional background of this subject we are talking about. In Ottawa, up to very recent years, with its very unique cityscape—this is the cityscape that was created by Parliament Hill, by all this chain of buildings here along the river and another chain of buildings along the canal, the railway station, the new arts centre and so on—all that is unique, and in that part of Ottawa I have no doubt that it is Ottawa.

I have no doubts that it is Ottawa when looking from the Ottawa bank to what is happening at present in Hull, this new big composition, which is once more unique; in my feeling it is very well designed and very well done. What I am afraid of, and what is in my feeling not justified, is the number of tall skyscrapers built in the most modern, most gleaming, building material. They are exactly of the same character as in Edmonton, Calgary and anywhere else, and you do not need to do that to this contract. I am a little afraid because your city should grow not very large. It is said in that book that from 650,000 at present it will grow rapidly to 1,300,000 in the next 25 years, which means to the size of present Warsaw. You may run out some day from the need to build additional building and they will not be residential ones, not having yet full special organization of the citizens.

A Hull, en face de ce nouveau complexe, une nouvelle usine côtoie une tour provenant de la plus vieille usine qui existait à Ottawa. J'essaierais soit de supprimer l'usine actuelle, soit de la modifier et de grouper là certains éléments du nouveau centre ville mais j'essaierais de conserver cette tour unique et étrange qui représente un des quelques rares monuments et vestiges du passé industriel de la ville et qui pourrait très bien s'intégrer dans un complexe extrêmement moderne. On pourrait faire cela mais je ne vous conseille pas de construire de monuments artificiels.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Non mais, monsieur Ciburowski, mais vous avez déclaré qu'il nous faut avoir une vision, des symboles prouvant que la capitale nationale est, de par son aménagement, différente d'une autre ville. Vous avez dit qu'il faut faire certaines choses spéciales pour distinguer la capitale nationale. Pour moi, après avoir voyagé dans tout le pays, il me semble difficile, et vous l'avez bien exprimé, de distinguer Calgary, d'Edmonton, de Vancouver où j'ai passé deux semaines avec vous à l'occasion d'Habitat, et d'Ottawa. Je suis né à Ottawa et, à l'exception du monument dont vous venez de parler, les édifices du Parlement, et du Musée national assez particulier situé ici, pensez-vous que l'architecture d'Ottawa ait en soi quelque valeur historique? Pensez-vous qu'il faille y attacher une grande importance? Vous voyez, nous...

M. Ciburowski: Oui, mais sans exagérer.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Sans exagérer.

M. Ciburowski: Ce qui signifie que je rejette certaines tendances. A l'heure actuelle, il arrive qu'en Europe on décrète que tout ce qui a plus de 75 ans, par exemple, doit être préservé. Pour moi, ce n'est pas tant une question de date que de valeur sentimentale. A Ottawa, jusqu'à tout dernièrement, le paysage était tout à fait unique en son genre—à savoir le paysage que constitue la colline du Parlement et toute la chaîne d'édifices qui longent la rivière d'une part, le canal d'autre part, la gare, le Centre des arts, etc.—Tout cela est unique et dans ces quartiers il n'y a aucun doute qu'il s'agit d'Ottawa.

Même certitude lorsque, de la rive ontarienne, je regarde ce qui se passe aujourd'hui à Hull, cette nouvelle composition énorme qui, une fois encore, est unique; c'est à mon avis très bien conçu et très bien réalisé. Ce qui m'inquiète par contre, et qui ne se justifie pas, c'est le nombre de gratte-ciel construits dans des matériaux des plus modernes et des plus brillants. Ce sont exactement les mêmes qu'à Edmonton, Calgary et partout ailleurs et c'est inutile. Je m'inquiète un peu car la ville ne devrait pas trop se développer. Or, d'après ce livre, elle doit passer de 650,000 habitants à 1,300,000 dans les 25 prochaines années, ce qui représente la taille actuelle de Varsovie. Peut-être qu'un jour il ne sera plus besoin de construire d'autres immeubles, ni administratifs ni résidentiels car les citoyens ne seront pas convenablement organisés.

[Texte]

[Interprétation]

• 2100

If you will allow me, I will use a comparison. When you have a very big apartment and you start furnishing at once all the rooms, it may happen that you run out of money before you buy all the furniture necessary, and then you have every room partially furnished. I believe that all this very special permit, which is difficult for the citizens and was more difficult for the citizens of the capital of Ottawa, must not go far away from the centre, as they are at present, but must be kept exactly concentrated in that narrow area on both sides. That is to me very important.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): May I ask one last question. Are you saying, Mr. Ciburowski, that you favour the employment places to be in the centre of the city?

Mr. Ciburowski: What places?

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): The employment centres.

Mr. Ciburowski: It depends on what character. You see, in your case I do not believe that you will put any manufacturing plants in the city centre, but the business, so called, of the administration at the federal level must be more or less close or within the city centre, because if it will be dispersed too much it will create for you another functional problem.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mr. Gauthier. Senator McIlraith.

Senator McIlraith: Mr. Ciburowski, I want to thank you for your remarks tonight. I have a few questions, not necessarily connected questions, that I would like a little more clarification on.

In the early part of your remarks, in speaking about Warsaw, you spoke about decentralization at one point and I did not understand whether you meant decentralization within the city, that is, from the core of the city to the outer regions of the city or whether you meant from the city to other parts of the country. Would you elaborate a bit about what you meant in that reference.

Mr. Ciburowski: It puts your finger on quite a hard question in my city, because we passed the report processes on decentralization. The first one it was some limited decentralization of the buildings of central functions from one or two streets of the city centre to a little wider area within the city. This is the decentralization which we like best.

The second decentralization which was happening in Warsaw some 10 years ago was the decentralization of manufacturing activities. We do not want to have further development of industrial manufacturing activities in Warsaw and on the occasion of modernization of some of the factories, they were built immediately after the war for the most part, we have not given them the permit for the modernization within the city, but we press them to move to the satellite towns around the city. This was the second kind of a different decentralization.

Senator McIlraith: Thank you. Now, another subject.

• 2105

At one point in your remarks I think you had reference mainly to Skopje, Yugoslavia, when this remark was made. You indicated that cultural problems should be solved by planning but they are not solved yet.

Si vous me permettez une comparaison, lorsque dans un grand appartement, on commence à meubler toutes les pièces, on peut se trouver à court d'argent avant d'avoir acheté tout le nécessaire et il s'en suit que tout semble partiellement meublé. Je crois que tout ce permis spécial, qui est difficile pour les citoyens et l'était encore plus pour ceux de la capitale d'Ottawa, ne doit pas s'éloigner du centre, comme il tend à le faire actuellement, mais bien se concentrer dans cette zone très étroite des deux côtés. C'est à mon avis très important.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Puis-je poser une dernière question. Voulez-vous dire que vous jugez bon que les lieux d'emploi soient au centre-ville?

M. Ciburowski: Quels lieux?

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Les centres d'emploi.

M. Ciburowski: Tout dépend du caractère. Voyez-vous, dans ce cas-ci, je ne pense pas que vous alliez installer des usines de transformation dans le centre-ville mais les affaires du gouvernement fédéral doivent être plus ou moins proches du centre-ville car, si on se disperse trop, on risque de créer un autre problème.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, monsieur Gauthier. Sénateur McIlraith.

Le sénateur McIlraith: Monsieur Ciburowski, je voudrais vous remercier des observations que vous avez faites ce soir. J'ai quelques questions à vous poser qui ne sont pas forcément liées entre elles.

Au début, quand vous parliez de Varsovie, vous avez fait allusion à la décentralisation et je n'ai pas compris si vous parliez de décentralisation au sein de la ville, c'est-à-dire du cœur de la ville vers sa périphérie ou plutôt de décentralisation de la ville à d'autres régions du pays. Voudriez-vous développer un peu ce que vous vouliez dire à ce sujet?

M. Ciburowski: Vous mettez là le doigt sur une question assez difficile car la ville a suivi les différentes étapes du rapport sur la décentralisation. La première visait une décentralisation limitée des immeubles à fonctions centrales jusque-là regroupés dans une ou deux rues du centre-ville. C'est le genre de décentralisation qui nous satisfait le plus.

Le deuxième mode de décentralisation que Varsovie a connu il y a quelque dix ans a été celui de l'industrie. Nous ne voudrions pas en effet que l'industrie continue de se développer à Varsovie et quand il s'est agi de moderniser certaines usines, construites pour la plupart immédiatement après la guerre, nous n'avons pas autorisé cette modernisation en pleine ville et nous les avons engagé à aller s'installer dans les villes satellites qui entourent Varsovie. C'est là une décentralisation d'un autre type.

Le sénateur McIlraith: Merci. Passons maintenant à autre chose.

Vous avez également fait allusion à Skopje, en Yougoslavie, en indiquant que les problèmes culturels devraient être résolus grâce à l'aménagement urbain mais que ce n'est pas encore le cas.

[Text]

I wanted to get from you, if I might, a little more explanation as to what you meant by solving cultural problems by planning.

Mr. Ciborowski: These are social and cultural problems together. I am grateful because you offered an opening to another of my cards, which I wanted to use sometime later.

You see, we probably have the tendency here, as we had in Skopje, to create a social mix of the people of different nationalities to help them to meet together, to mix together. In Skopje we even started to develop bilingual schools in many parts of the city to help the mix in some of the residential development programs. But in the case of Ottawa, I was informed about something that sounded a little strange to me. It seems there is such a problem at the present.

The first problem is with having dispensed for a second with the mike.

The following is your beautiful river. That is Hull and that is Ottawa. I have heard that there is at present a problem. There is a discussion to build a bridge here or not. There are some groups of people living at present here and there are some new working places here. There is probably a discussion that if the bridge were to be built, those people who live in one commune will walk to work in another commune, which will not be healthy from the point of view of taxpayers and tax distribution and income distribution between different areas, because those people living here will be a burden on their community because they do not produce any tax there; and here there will be all the taxpayers without any additional aid from the site of that commune.

Personally, I believe that this is exactly a good example of a mix. We should have that. We should have people living on one side of the river and working on another side of the river. But this may be done only in the case when the administrative structure of the Hull area will be such that it will no more matter to whom you pay tax and where you are living and who is responsible for the education of your children and who is responsible for the public transportation of some people.

Senator McIlraith: At another point in your remarks, if I understood them correctly, you were pointing out the requirement to make the city distinctive from other cities, that is, the national capital distinctive from other cities, that is, the national capital distinctive from other cities of merely local concern. In our capital here we have a problem in this way: that those areas of jurisdiction or authority that are responsible for all matters of local interest lie in the provinces, the provincial governments, and the federal authority, of which we are a Committee, has responsibility only in the area of matters that are distinctive to the fact that this region is the national capital. One of our problems, and you spoke very eloquently and with considerable emotion and as far as I am concerned with great effect and with similarity to my own feeling, is the necessity for a vision for planning this city in a way that is distinctive because of the fact that it is the national capital. That, I understand well.

[Interpretation]

Pourriez-vous nous expliquer un peu mieux ce que vous voulez dire par là?

M. Ciborowski: Les problèmes sociaux et culturels sont liés. Je vous suis reconnaissant de m'inviter à jouer cette carte que je voulais de toute façon utiliser.

Voyez-vous, nous avons probablement ici tendance à créer, comme nous l'avons essayé à Skopje, un mélange social de nationalités différentes pour les aider à se rassembler. A Skopje, nous avons même dans beaucoup de quartiers résidentiels ouvert des écoles bilingues pour favoriser ce mélange. Mais, pour Ottawa, on m'a informé de quelque chose qui me semble un peu étrange puisque cela semble poser un problème aujourd'hui.

Premier problème, je viens de parler sans micro.

Ensuite, il y a votre belle rivière. Il y a Hull et Ottawa. J'ai entendu dire qu'il y avait à l'heure actuelle un problème de construction de pont. Le veut-on ou non? Quartier résidentiel ou lieu de travail? Il est probable que, si l'on construit le pont, ceux qui vivent d'un côté pourront aller travailler à pied de l'autre ce qui est peu souhaitable du point de vue du contribuable et de la répartition de l'impôt et des revenus entre les différentes régions car, ceux qui vivent ici, seront un fardeau pour leur collectivité du fait qu'ils ne rapporteront pas d'impôt; alors que, de l'autre côté, il y aura tous ces contribuables qui ne recevront pas d'autre aide de cette commune.

Je crois que c'est justement là un très bon exemple de mélange. C'est très souhaitable. Il est très bien que certains vivent d'un côté de la rivière et aillent travailler de l'autre. Mais cela n'est possible que si la structure administrative de la région de Hull fait qu'il importe peu de savoir à qui vous payez vos impôts et où vous vivez ni qui est responsable de l'éducation de vos enfants et qui des transports publics.

Le sénateur McIlraith: A un autre moment, si je vous ai bien compris, vous avez insisté sur la nécessité de différencier cette ville des autres villes, la capitale nationale des autres villes simplement régionales. Le problème pour notre capitale est que la responsabilité de ces questions d'intérêt local appartient aux provinces, aux gouvernements provinciaux et que l'autorité fédérale, dont relève notre comité, n'est responsable que des questions distinguant justement la capitale nationale des autres régions. Un de nos problèmes, et vous l'avez exprimé avec autant d'éloquence que d'émotion, est la nécessité d'aménager cette ville de façon à la différencier des autres qui ne sont pas capitale nationale. Je comprends très bien cela et je suis d'accord. Mais nous avons un autre problème qui est celui d'une structure permanente—pour le moment, c'est la Commission de la capitale nationale qui s'en charge—structure permanente qui s'attachera aux particularités de la capitale nationale et s'efforcera de les promouvoir et de les faire reconnaître. Il s'agit de les distinguer des autres villes du pays, même des très grandes.

[Texte]

• 2110

But we have another problem and that is getting the kind of permanent structure created—and at the moment it is the National Capital Commission that in planning the region—that will look after and represent and speak for those elements that are peculiar to the fact that it is the national capital as distinct from being any other city in the country, even a very great city in the country.

Have you had occasion to think about the structure of the organization doing that on a permanent basis? If it is an unfair question, you may not wish to answer it because of the difficulties you get into discussing matters of jurisdiction in a foreign country. If you do care to express any opinions on it, I would be very glad to have them.

Mr. Ciburowski: Some three years ago, after the earthquake in Managua, I was called there to advise the local authorities what to do with the city which no longer existed. The very first day I had a press conference and the very first question from the press, knowing my background and from what country I came, was, "Mr. Ciburowski, do you advise our government to make a better plan for the reconstruction to nationalize immediately all lands in Managua?" My answer was, "Of course not".

However, I believe, because of conditions in Warsaw, the nationalization of land in Warsaw was one of the major preconditions for the successful planning and successful implementation. There are many other ways in different countries, depending on the political systems. They may result more or less in the same problem. Rotterdam never nationalized land. Nevertheless, it has built quite a nice city since. Coventry never nationalized land but they succeeded in building a nice city since, and so on and so on.

It is the same here. It is extremely difficult for me to advise on any structure. I would say, nevertheless, that there are at present some limitations that are obvious to me. They probably should be overcome. One of those limitations is the subdivision of the whole area, not only between two provinces, but between many secondary units where a number of fiscal issues which in your country are extremely important are directly interrelated with the existing administrative structure. This is an obstacle in developing one general scheme of distribution of income, of distribution of labour, of distribution of people and so on. How to overcome that in your system, I do not know, but I see that this is one of the barriers at present.

Senator McIlraith: I thank you for that answer because I recognize it was a rather difficult and somewhat delicate question. But whatever methods we use that are suitable to this country, we should address ourselves to that program, directly, with a view to removing those.

• 2115

If I may, just on one last subject: you spoke about the big values we have in Ottawa in the context of making it distinctive as a national capital—that is distinctive from any other city—and you made reference, for example, to Victoria Island. I wanted to ask you this: in that connection, have you had occasion of any of your visits here to see or to think about the Central Experimental Farm, bearing in mind what I believe to be the increasing importance of food in the international society in the century ahead? We still have the Central Experimental Farm operating on a large scale in the centre of the city. Have you had occasion to think of it as a distinctive big value that we should preserve, or otherwise, in the capital?

[Interprétation]

Avez-vous jamais réfléchi au type d'organisme qui pourrait faire cela de façon permanente? Si la question est déloyale, peut-être ne voudrez-vous pas y répondre du fait des difficultés que vous rencontrez quand il s'agit des compétences locales dans un pays étranger.

Si vous pouviez me donner votre avis là-dessus, je vous en serais extrêmement reconnaissant.

M. Ciburowski: Il y environ trois ans, après le tremblement de terre de Managua, je suis allé conseiller les autorités locales sur ce qu'il fallait faire d'une ville qui n'existait plus. Dès mon arrivée, une conférence de presse et voici la première question des journalistes qui connaissaient mes antécédents et mon pays d'origine: «Monsieur Ciburowski, conseillez-vous à notre gouvernement de nationaliser immédiatement tout le sol de Managua pour assurer une meilleure planification de la reconstruction de la ville?» J'ai répondu: «Bien sûr que non».

Toutefois je crois qu'à Varsovie les circonstances ont fait que la nationalisation du sol a représenté une des principales conditions du succès de la planification et de la construction. Les méthodes varient grandement selon les pays et les régimes politiques. On se retrouve plus ou moins devant le même problème. Rotterdam n'a jamais nationalisé le sol. Toutefois, on y a construit une très belle ville. De même pour Coventry.

C'est la même chose ici. Il est extrêmement difficile pour moi de conseiller un système plutôt qu'un autre. Je dirais néanmoins que certaines contraintes me semblent évidentes. Il faudrait les faire disparaître. Par exemple, la subdivision de toute la région, non seulement entre les deux provinces mais entre bien des autorités secondaires qui vont de pair avec toute une liste de problèmes fiscaux qui dans votre pays sont extrêmement importants. C'est un obstacle à l'élaboration d'un schéma général de distribution de revenus, de travail, de population etc. Comment résoudre ce problème sous votre régime? Je n'en sais rien, mais je crois que c'est une des barrières auxquelles vous vous heurtez.

Le sénateur McIlraith: Je vous remercie de cette réponse car la question était plutôt difficile et quelque peu délicate. Mais quelles que soient les méthodes utilisées qui conviennent à ce pays, il nous faut songer directement à ce programme et tenter de surmonter les obstacles.

Si vous me le permettez, j'aimerais aborder une dernière question: vous avez parlé des valeurs importantes auxquelles nous tenons à Ottawa afin d'en faire une capitale nationale distincte des autres villes, et vous avez fait allusion, par exemple, à l'Île de Victoria. Voici ce que j'aimerais savoir: lors de vos visites à Ottawa, avez-vous eu l'occasion de voir la ferme expérimentale ou du moins d'y songer, tout en tenant compte de l'importance toujours croissante de l'alimentation dans la société internationale au cours du siècle à venir? La ferme expérimentale fonctionne toujours à grande échelle au centre de la ville. Croyez-vous qu'il s'agisse-là d'un trait important qui mérite d'être conservé dans la capitale?

[Text]

Mr. Ciborowski: Yes, and I must say that this is another unique feature of your city, to have at present, quite in the city centre, an experimental farm. And I must say that you are very lucky to have it, because it will work, because it is an experimental farm of a very high importance and very high value, for the next probably 15 or 20 years. You have enough space in this city to build without touching the Experimental Farm in the very next years; and your grandchildren and my grandchildren, our grandchildren, will be grateful to us for that Experimental Farm, because in 20 years from now, they will still have some space, quite in the city centre. But immediately, I would retain that as open ground, which is of very high environmental importance as well.

But I wanted, in connection with that, to call our attention to two additional facts. First, we are talking all the time about the river, what is happening up to now; that they are two separate cities with their backs one to another, and very much so still remains. And even this development of Albert Street, with all these tall buildings here, the trends to develop around this lie in this direction of the city—reverses the possibility from reversing exactly the far side of the city in this direction.

This is one of the most important issues in the city centre if we want to have one consolidated capital of Canada and not two competing cities.

Now, let us go to Warsaw. We never had . . .

Senator McIlraith: Before you go to Warsaw, and just so that the printed record will show what you have indicated on the diagram, would it be fair for me to say that you have pointed out that the two cities should each face on the river, or face each other . . .

Mr. Ciborowski: Of course, of course . . .

Senator McIlraith: . . . so that we will have it in the record.

Mr. Ciborowski: . . . and to use the water in the river as the glue to glue together two parts into one new capital.

• 2120

Senator McIlraith: Thank you for permitting the interruption but I wanted to get it on the printed paper.

Now you may want to say something about the similarity to Warsaw.

Mr. Ciborowski: Yes. There is some similarity once more. This is Vistula River. One city was developed here in the 19th century; mostly very poor workers quarters, industrial city. And there was quite another city here, more modern, much richer with historical monuments, with royal castle and so on.

In the 19th century there was the railway built here and another railway here. What happened then was that this city started to develop, of course, here and this city started to develop here. And all the time they were with one back to another.

[Interpretation]

M. Ciborowski: En effet, et je dois dire qu'une ferme expérimentale au cœur même de la ville constitue présentement une autre caractéristique tout à fait unique en son genre. C'est une chance que de posséder une ferme expérimentale viable qui revêtira une très grande importance et prendra une haute valeur d'ici les quinze ou vingt prochaines années. Il y a suffisamment d'espace dans cette ville sans qu'il soit nécessaire de construire des édifices sur ce terrain au cours des prochaines années; vos petits enfants et les miens nous seront reconnaissants d'avoir conservé la ferme expérimentale, puisque dans vingt ans ils pourront encore jouir de grands espaces au cœur même de la ville. Pour l'instant, j'estime que ces grands espaces doivent demeurer intact à cause de leur très grande importance pour l'environnement également.

A cet égard, j'aimerais attirer votre attention sur deux autres facteurs. Premièrement, il est constamment question de la rivière et du fait que jusqu'à présent les deux villes qu'elle sépare restent très distinctes. Et même l'expansion de la rue Albert et la construction de grands édifices ainsi que la tendance à aménager ce côté-ci de la ville éloigne la possibilité de rapprochement avec l'autre côté.

C'est l'une des questions les plus importantes si l'on tient à bâtir une seule capitale du Canada et non pas deux villes rivales.

Jetons maintenant un coup d'œil sur Varsovie. Nous n'avons jamais . . .

Le sénateur McIlraith: Avant d'aller à Varsovie, j'aimerais que le procès-verbal mentionne ce que vous avez, montré sur la carte. Serait-il juste de dire que selon vous les deux villes devraient faire face à la rivière, ou en fait se faire face . . .

M. Ciborowski: Évidemment, . . .

Le sénateur McIlraith: . . . j'aimerais que cela figure au procès-verbal.

M. Ciborowski: . . . et les eaux de la rivière seraient ainsi la colle scellant les deux villes pour en faire une seule capitale.

Le sénateur McIlraith: Je vous remercie de m'avoir permis cette interruption, mais je tenais à ce que ce soit imprimé.

Je crois que vous étiez sur le point de faire un parallèle entre Ottawa et Varsovie.

M. Ciborowski: Oui. Encore une fois, il y a une certaine analogie en ce sens que la Vistule sépare la ville en deux secteurs. Au 19ième siècle, on a aménagé une ville industrielle peuplée en grande partie de travailleurs pauvres, de ce côté-ci. De l'autre côté, il y avait une autre ville plus moderne et plus riche, comportant des monuments historiques, un château royal et ainsi de suite.

A la même époque, on a construit un chemin de fer ici et puis un autre là, à la suite de quoi cette ville-ci a connu une expansion de ce côté et évidemment il en a été de même pour l'autre. Pendant tout ce temps, les deux villes se tournaient le dos.

[Texte]

After the war, when everything was in ruins, of course, we decided to stop this business and, first, to put some barriers for further development here, but to develop this city in this direction and that city in this direction, and to develop one common new city centre here. For that, we need bridges and here I must confess is our failure because, with this system of development, we need a number of bridges. And then immediately it appears that, from the purely functional point of view, that bridge after then that bridge are even much more important for the good functioning of the city than the very central bridge which will have never a very high traffic of transit corridor but which is extremely important to glue together this and this central functions of the city.

I was discussing today with our colleagues from NCC that you have the site of the, on your river, the Victoria Island, a bridge. You have such a very thin island here and here is your Parliament Hill with the Parliament Buildings which we probably could build here a very modest bridge, not for huge traffic but for electric cars. They will run in this way through the area of the city centre that area which is the most important central area of your capital.

But now coming back to that, you have at present something of a similar problem. You have Hull and you have Ottawa and you have, I believe, this is more or less one of the railways. And on some of the diagrams I have seen recently, we are talking about the main corridor of development which is indicated more or less in such a way. And I am a little hesitant about that. It seems to me because these are two different provinces that you like to glue this city. This corridor is necessary but is necessary only within the central area. Do not go with this corridor too far in one and in another direction but let us try to develop this system of a city where we have not only one centre which is on both sides but we have more bridges and more areas where there is a direct link between the left and the right sides. Develop more along the river and less across the river far from the river.

It is extremely dangerous to talk about any city which you visit for a few days only and in a country which you visit for a few days only. But it seems to me that even this line of general development is more along the traditional line of the development of the whole urbanization process in this part of Canada, because you have Toronto, you have Ottawa, you have Montreal, you have Quebec. This is the general line but, of course, these are very vague remarks and I offer them with some hesitation.

Senator McIlraith: Thank you very much.

• 2125

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Senator. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Ciborowski, I enjoyed an hour's conversation earlier with you, as did some others. I wish we had at least two more hours to discuss the replacement of Warsaw. I am sure that story by itself would take a great deal of time. But since we are going to talk strictly about Ottawa and Canada, I raise this point. You indicated that from your reading of the texts you had been given, you found them weighted heavily to administrative versus the planning or the building area. So as not to disappoint you, I am going to follow that particular theme for awhile myself.

[Interprétation]

Après la guerre, alors que la ville entière était en ruine, nous avons décidé de mettre un terme à cette tendance. Nous avons d'abord interdit l'expansion au-delà de ce point-ci et nous avons décidé de construire cette ville-ci dans cette direction et l'autre ville dans cette direction, et d'aménager un seul nouveau centre ville ici. Un tel système d'aménagement nécessite de nombreux ponts et je dois admettre que nous avons échoué à ce niveau. Du point de vue purement pratique, il semble que ces deux ponts-ci sont beaucoup plus importants pour le bon fonctionnement de la ville que le pont central où la circulation s'est jamais très dense, bien qu'il ait une grande valeur puisqu'il relie les deux côtés du centre de la ville.

Aujourd'hui, je discutais avec un des collègues de la CCN et je lui disais qu'ici, sur la rivière, on a un site analogue à celui de l'île de Victoria et un pont. Ici il y a une petite île et là la colline parlementaire avec les édifices du Parlement. Ici nous pourrions construire un petit pont ouvert non pas à la circulation générale, mais aux transports électriques. Celui-ci passerait par ici, à travers le centre de la ville, c'est-à-dire la région la plus importante de la capitale.

Mais pour en revenir à notre analogie, à l'heure actuelle vous êtes aux prises avec un problème semblable au nôtre. Ici il y a Hull et là Ottawa et ici à peu près, l'un des chemins de fer. Certains des diagrammes que j'ai examinés récemment indiquent le corridor principal de l'expansion plus ou moins de cette façon. J'hésite un peu à ce sujet. Vous semblez vouloir unifier cette ville parce qu'il s'agit de deux provinces distinctes. Ce corridor est nécessaire mais uniquement dans la région centrale. Il ne faudrait pas qu'il aille trop loin ni dans une direction ni dans l'autre. Il faut tenter d'élaborer ce système urbain en ayant non pas seulement un centre des deux côtés de la rivière, mais également plus de ponts et plus de zones reliant directement les deux rives. L'aménagement doit se faire le plus possible le long de la rivière.

Il est extrêmement dangereux de parler d'une ville ou d'un pays que l'on a visité que pendant quelques jours seulement. Mais il me semble que même cette orientation générale est plus conforme aux normes traditionnelles d'urbanisation de cette partie du Canada, si l'on considère Toronto, Ottawa, Montréal et Québec. Ce sont là les grandes lignes, mais évidemment mes remarques sont assez vagues et c'est avec hésitation que je les présente.

Le sénateur McIlraith: Je vous remercie beaucoup.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Je vous remercie, sénateur. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Ciborowski, tout comme mes autres collègues j'ai beaucoup apprécié notre heure de conversation à bâtons rompus avant la réunion. J'aurais aimé discuter encore pendant au moins deux heures de la reconstruction de Varsovie. Je suis persuadé qu'il faudrait beaucoup de temps pour raconter cette histoire. Mais puisque nous sommes censés parler uniquement d'Ottawa et du Canada, j'aimerais dire ceci. Vous avez indiqué qu'après lecture des documents que l'on vous avait remis, il vous a semblé qu'ils soulignaient davantage l'aspect administratif que celui de la planification ou de la construction. Pour ne pas vous décevoir, je suivrai moi-même cette ligne de pensée.

[Text]

I wonder if I might just put on the record something we discussed previously, the physical comparisons between Warsaw, Poland, and Ottawa, Canada. I am going to rhyme these off from my memory so if you see that I have erred grossly, perhaps you will stop me.

My understanding is that the city of Warsaw is a central core surrounded by a band approximately 40 kilometres in thickness. The population of the city core was about 1.4 million, with the whole of the area, approximately 100 kilometres across, 1.9 million, this roughly in the centre of your country of 35 million. The administration of that central area was on actually three levels: the local level of individuals elected from the local areas, the over-all city level; individuals elected for about the same four-year period of time, who had an over-all jurisdiction and, without going into detail, they broke down into various areas. But that city level of government amounted to about 140 in total. Then, of course, from elections held at exactly the same time, the state representatives were elected and they would have some over-all guidance to that city. But there were in the country of Poland about 40 smaller centres, some of them—perhaps four, five or six—city oriented; the balance we would call them county or districts oriented, and they had similar but smaller forms of government.

Now does that basically represent what I understood from our fairly long conversation?

Mr. Ciborowski: Absolutely excellent. I give you an A mark.

Mr. Ellis: Thank you.

You had a tremendous amount of input into that structure, I assume, from a planning point of view. You indicated in your remarks to the Senator a moment ago that you felt one of the things that would benefit us would be a unified system of taxation. I appreciate that this was thrown out as a suggestion and not as a strict position.

Having come from an area that has that overlapping of jurisdiction, how could you justify that kind of position in a city and a country as young as this is, compared to the wealth of experience that Warsaw must have?

Mr. Ciborowski: If you will allow me, I must start one step back.

• 2130

I would like to share with you our experience, and not only the very last modern one. I will show you how it was first. This is Vistula. These are the administrative blunders of the city before the war. That was totally destroyed. After the war we expanded the boundaries of the city. The area of the city was expanded four times compared with the pre-war situation, for the same number of population. Now, all around us is one huge Wojewodztwo. The whole of Poland at that time after the war was divided into 18 Wojewodztwo. That was one of them.

We had a boss for the city and in the same city there was another boss who was the boss for this whole area, but he was without a seat. Then there was a competition because we had to locate a big factory for tractors. Traditionally, that small factory was here and then there was the problem of expansion. We wanted to expand here and to have the factory within our jurisdiction. The boss of the Wojewodztwo preferred to expand the factory here and to have it in its jurisdiction. This is one of many conflicts.

[Interpretation]

Je me demande si l'on pourrait inscrire au procès-verbal ce dont nous avons discuté auparavant, c'est-à-dire la comparaison physique entre Varsovie, Pologne et Ottawa, Canada. Je me fie donc à ma mémoire et si je fais une erreur, vous pourrez sans doute me corriger.

Je crois comprendre que la ville de Varsovie constitue une zone centrale entourée d'une bande d'une largeur d'environ 40 kilomètres. La population du centre de la ville se chiffre à environ 1.4 million, et toute la région, s'étendant sur environ 100 kilomètres compte 1.9 million. Cette région se situe approximativement au centre du pays qui compte 35 millions d'habitants. L'administration de cette région centrale est tripartite: le niveau local composé d'élus des régions locales, c'est-à-dire le niveau municipal de l'agglomération; membres élus environ tous les 4 ans exerçant la juridiction générale, et sans entrer dans les détails, dont les responsabilités sont diverses. Ce niveau municipal de gouvernement se compose d'environ 140 membres. A cela, s'ajoutent les représentants de l'État élus lors de scrutins simultanés et exerçant un contrôle d'ensemble sur la ville. La Pologne compte environ 40 centres plus petits dont certains, peut-être 4, 5 ou 6, sont plus ou moins urbains; le reste se compose de circonscriptions ou de districts et leurs gouvernements sont semblables mais plus petits.

Est-ce un bon résumé de ce que vous nous avez dit lors de notre entretien de tout à l'heure?

M. Ciborowski: C'est excellent. Vous méritez un A.

M. Ellis: Je vous remercie.

Cette structure, j'imagine, demande énormément de planification. Vous avez indiqué tout à l'heure au sénateur que nous aurions avantage à établir un système d'imposition uniforme. Je suppose que c'était là une suggestion de votre part et non pas un axiome.

Venant d'une région où il y a juxtaposition de pouvoirs, comment pouvez-vous justifier ce genre de proposition pour une ville et un pays aussi jeune que le nôtre comparativement à la longue expérience de Varsovie?

M. Ciborowski: Si vous me le permettez, j'aimerais revenir en arrière.

J'aimerais vous faire partager notre expérience présente et passée. Voici comment les choses se présentaient au début. Vous avez ici la Vistule. Vous voyez ici les erreurs administratives de la ville avant la guerre. Tout cela a été détruit. Après la guerre, nous avons étendu les limites de la ville. La superficie de la ville a quadruplée après la guerre mais la population est demeurée la même. La ville correspond à un énorme Wojewodztwo. La Pologne à cette époque a été divisée en 18 Wojewodztwo. Cette région en constituait un.

La ville avait un patron, et un autre patron régnait sur toute la région, mais sans siège. Il y a eu litige à cause de la localisation d'une importante fabrique de tracteurs. Auparavant, la petite usine était ici mais il y avait les problèmes de l'expansion. Nous voulions l'installer ici afin de la conserver dans notre juridiction. Le chef du Wojewodztwo voulait installer l'usine ici afin qu'elle soit uniquement sous son contrôle. Cette question a donné lieu à l'un de nos nombreux conflits.

[Texte]

We had at that time one planning committee, which consisted of people from Wojewodztwo and from the city, to co-ordinate planning. But we realized that even the best co-ordination is not enough and, therefore, we recently changed it.

What is this structure at present? That is roughly the new area of the city. This central core is divided into seven districts and that area around is divided into 10 or so additional districts. Every one of those has its authority and its administrative machinery. This is the first level of machinery and all of them are under the supervision and guidance of the central machinery of the president of the city which governs the whole area.

The jurisdiction in the field of planning, for instance, is at present as follows. The central authority for the city, the president, is responsible for all the physical development and economical development plans for the whole area. Every one of those is responsible for some detailed plans for some specific detailed development, and example of which is a one family low-rise housing program. But in accordance with zoning and with general functional schemes they are not allowed to change any zoning or land use. He is only allowed to prepare plans as to how to situate the buildings within the area which is given to him from the master plan, which is prepared for the whole city. This is the addition to what you were asking.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Ciborowski.

• 2135

In your opinion, this latter development is working reasonably well? I would see there being a problem, with too many people involved.

Mr. Ciborowski: I would say it is working better. This last model to which I referred is a very young model, because we have undergone, of course, an evolution of many models of administrative structure through the last 20 years. This is the model which was introduced a little more than one year ago, but I see now that, as it concerns, for instance, the problems of consolidated planning for development, this model satisfies those who are responsible for the implementation of plans much more than previous ones.

Mr. Ellis: Among other things, there would be less conflict with the central jurisdiction. But, as a possible refinement of that, would you not think that the number of bodies, for example, 140 on the city level, sounds excessive?

Mr. Ciborowski: Probably not. We have tried to establish a close link between the population and the lowest level of administrative structure or machinery, at least in terms of physical distance. That is the body which has to have contact with people on a day-to-day basis.

Mr. Ellis: One last question, Mr. Chairman, if I may. What interaction or input is there from the state into either of those two levels?

Mr. Ciborowski: This is a question which calls for an answer of such length that I would have to cable Warsaw to extend the permission of my stay here for the next two weeks.

[Interprétation]

Il y avait à cette époque un comité de planification chargé de la coordination, composé de représentants du Wojewodztwo et de la ville. Nous nous sommes rendus compte que la meilleure coordination ne suffit pas et nous avons récemment modifié le système.

Quelle est la structure actuelle? Voici approximativement la nouvelle région urbaine. Cette zone centrale est divisée en sept districts et la région qui l'entoure se divise en gros en dix autres districts. Chacun d'entre eux possède sa propre administration. Vous avez ici le premier niveau administratif et tous les autres relèvent de l'administration centrale du président de la ville qui gouverne toute la région.

Par exemple, la juridiction actuelle en matière de planification est la suivante: l'administrateur de la ville, le président, est responsable de l'ensemble de l'aménagement physique et économique de toute la région. Chaque planificateur est responsable d'élaborer des plans détaillés d'aménagement comme par exemple les projets de logement unifamilial. Mais ils doivent respecter les directives du zonage et de l'occupation des sols du plan directeur. Ils ne peuvent planifier l'emplacement d'édifices que dans la région leur revenant selon le plan directeur préparé à l'intention de toute la ville. Ce sont les détails qui manquaient pour que la réponse soit complète.

M. Ellis: Merci, monsieur Ciborowski.

A votre avis, les résultats sont-ils bons? Une trop grande participation peut poser des problèmes.

M. Ciborowski: Je dirais que les résultats sont meilleurs. Le dernier modèle dont j'ai parlé est très récent; n'oubliez pas qu'il y a eu évolution des modèles de structure administrative en 20 ans. Ce modèle a été introduit il y a un peu plus d'un an et, pour ce qui est des problèmes de coordination de la planification, ce modèle satisfera beaucoup plus que les modèles précédents tous ceux qui sont chargés de l'application des plans.

M. Ellis: Il permet, entre autres, d'avoir beaucoup moins de conflits avec la juridiction centrale. Mais pour essayer de perfectionner ce système, ne pensez-vous pas qu'il vaudrait mieux réduire le nombre d'éléments y participant? Ne vous semble-t-il pas que 140 participants au niveau municipal, c'est un peu excessif?

M. Ciborowski: Pas forcément. Nous avons essayé d'établir un contact étroit entre la population et le niveau le plus bas de la structure et des rouages administratifs, du moins physiquement. C'est après tout l'organisme qui doit entrer en communication quotidienne avec la population.

M. Ellis: Permettez-moi une dernière question, monsieur le président. Quelle est l'influence de l'État sur l'un ou l'autre des deux niveaux?

M. Ciborowski: C'est une question à laquelle il faudrait si longtemps pour répondre, que je devrais câbler à Varsovie pour demander la permission de prolonger mon séjour de deux semaines.

[Text]

Mr. Ellis: Can you condense it for us?

Mr. Ciborowski: This is one of the most intricate issues, because we have, briefly, two ways of planning simultaneously. We plan from the top down, the indicative plans of a socio-economic and physical development character, and, at the same time, we get other sets of activities from the bottom up, which means we inform the central authorities about potential needs and possibilities of those three levels of planning. The central authorities prepare a central physical and economic development plan for the whole country, which is then subdivided into regional and local developments. So you have all the time those two simultaneous movements.

Mr. Ellis: I do not see that as being unreasonable, Mr. Chairman. Thank you very much. Thank you, Mr. Ciborowski, I have enjoyed, not only the few minutes here, but the few hours earlier. Thank you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I have three short questions, Mr. Ciborowski. In your remarks, you suggest that we should retain the national symbols and traditions in planning of the national capital region. You mentioned, for example, the symbols of our French and English origin. From Hull, we have heard many witnesses expressing some fear that in the development of the region we would eventually destroy or disturb the French cultural identity.

Now, if I understand it, as an expert you say that planning in your conception does not mean necessarily the physical planning, that we must also have in mind the respect of the national cultural identity. Is that right?

• 2140

Mr. Ciborowski: Yes. We use the immediate question: what are the elements of that identity and which element of that identity should be replaced? The very first element is the language of course. It may be retained in many different ways, as I mentioned. For instance, what we were doing in some cases of either bilingual or trilingual cities, was sometimes trying to locate a group of schools together or a group of national theatres together, one Macedonian or one Turkish. They were located close to each other to retain their national cultural identity and at the same time, owing to the fact they are locked together, those people would meet on many different cultural occasions for what we believe would help to build a homogeneous society which has one common new interest of a new consolidated nation, but at the same time trying to retain some of the heritage of their culture or another.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you.

Now just one word about the Greenbelt. You have praised the Greber plan which has provided us with the Greenbelt and we all agree with this. Now you have added a few words and I am not so sure of this but would you keep the Greenbelt as is or would you see that we could use it in a different way for the benefit of the people?

Mr. Ciborowski: If you were to use it in a different way, the different way might mean only another use for open space—for games. Unconditionally I would say we should retain the Greenbelt as open space. At present part of your

[Interpretation]

M. Ellis: Pouvez-vous en faire un condensé.

M. Ciborowski: C'est une question extrêmement complexe, simplement parce qu'il existe deux façons de planifier simultanément. Nous pouvons planifier du haut vers le bas, c'est-à-dire élaborer des plans indicateurs d'aménagement socio-économique et physique, tout en rassemblant d'autres ensembles d'activités du bas vers le haut; cela revient à dire que nous informons les autorités centrales des besoins et possibilités potentielles des trois niveaux de planification. Ces mêmes autorités préparent un plan d'aménagement central d'ordre physique et économique pour l'ensemble du pays, plan qui est ensuite subdivisé en aménagements régionaux et locaux. Les deux mouvements sont donc simultanés.

M. Ellis: Monsieur le président, cela me semble tout à fait raisonnable. Merci beaucoup, monsieur Ciborowski. J'ai eu beaucoup de plaisir à vous écouter cet après-midi et pendant les quelques heures précédant la séance. Merci.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Monsieur Ciborowski, j'aurais trois brèves questions à vous poser. Au cours de vos commentaires, vous nous avez conseillé de maintenir les symboles et les traditions nationales de la planification pour la région de notre Capitale nationale. Vous avez mentionné les symboles de nos origines françaises et anglaises. Nous avons pourtant entendu certains témoins venant de Hull exprimer l'inquiétude que l'aménagement de la région entraînerait la destruction de l'identité culturelle francophone ou pour le moins la perturberait.

Si je comprends bien vos remarques, en tant qu'expert, vous estimez que la planification n'est pas nécessairement physique, car il faut également respecter l'identité nationale culturelle. Vous ai-je bien compris?

M. Ciborowski: Oui. Nous nous demandons d'abord quels sont les éléments de cette identité et quels sont ceux d'entre eux qu'il faudrait remplacer. Le premier élément est évidemment la langue, élément qui peut être maintenu de plusieurs façons. Par exemple, je vous ai expliqué la façon dont nous avons procédé dans le cas de villes bilingues ou trilingues. Nous essayons parfois de rassembler un groupe d'écoles ou de théâtres nationaux dont l'un est par exemple de langue macédoine et l'autre de langue turque, pour qu'ils soient groupés et retiennent leur identité nationale culturelle. En outre, étant donné qu'ils sont concentrés dans le même secteur, les habitants de telle ou telle culture peuvent se rencontrer à diverses occasions ce qui leur permet de construire une société homogène qui a un nouvel intérêt commun, au sein d'une nation unifiée, tout en maintenant certains des symboles d'héritage de la culture de l'un ou l'autre groupe.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci.

Un dernier mot au sujet de la Ceinture verte. Vous avez fait l'éloge du plan Greber qui est à l'origine de la Ceinture verte et nous sommes bien d'accord avec vous. Vous avez cependant ajouté une remarque que je n'ai peut-être pas bien comprise: devrions-nous garder la Ceinture verte telle qu'elle est et sans la changer, ou pensez-vous que nous devrions l'utiliser différemment dans l'intérêt de habitants?

M. Ciborowski: Si vous l'utilisez à des fins différentes, cela voudra sans doute dire utiliser cet espace vert différemment, mais toujours à des fins récréatives. Je pense qu'il est nécessaire de garder à la Ceinture verte son

[Texte]

Greenbelt is strictly agricultural land. It may happen, I do not know, that some time in the future you will discover pressing needs for recreational grounds but do not permit development of those grounds or to put any kind of buildings there because you will then destroy one of the major environmental values of Greber's concept.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I agree, sir.

Now, my last question has to do with the relocation of the railway lines. You have expressed some criticism that the railway station is too far from the center of town. Probably I got you wrong, I do not know, but I thought you said about the planning of the railway line that we should arrange to have an underground reaching the center of town, which is not the case today.

Mr. Ciborowski: But we have exactly that in Warsaw. You have planned in the development of Ottawa a so-called transit system which probably for some parts of the city will be rail and probably through the city center there will be an underground. So you have then the opportunity to leave that kind of a rail with your railway system to have the natural extension. Even if you change this rail you would still have the same platform in the same area.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): My last question has to do with the transportation service from the airport to centre town. You have travelled on many occasions, I think, from the airport to centre town. Would you have any remarks to make about this transportation service?

• 2145

Mr. Ciborowski: It is still, up to now, better, because in most cities around the world it happens that this transportation system is getting longer and longer, even in Montreal...

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mirabel.

Mr. Ciborowski: ... at present from the Mirabel Airport it is not solved yet. I know that they have a different concept as to how to solve that in the near future, but at present it is not solved. But in the majority of cities around the world, from the airport you drive to the city centre mostly through the worst-developed parts of the city. It may be that all of them are very modest; they do not like to present themselves immediately from the best side. Nevertheless, this is quite often thenot the case. In your city, I really do not have anything special to complain of. I know that you are now sitting with studies of some small relocation related to the expansion of runways and to the location of the zone of difficult noise and so on, but the location of your airport seems to be very appropriate. In the future you will need, probably, a kind of high-speed transport link from the airport to that city centre, of which I am dreaming as a pedestrian city centre of the capital of Ottawa.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Senator Deschatelets. Mr. Watson has a question.

Mr. Watson: Sir, does your national government use your national capital by way of example for the rest of the country in any special works, or special planning efforts, that it may accomplish there? If it wishes to show the rest of Poland what can be done, for example, in a suburb with

[Interprétation]

caractère d'espace libre. Pour l'instant, il s'agit simplement de terres agricoles, mais il se peut qu'à l'avenir, vous découvrirez des besoins pressants d'espaces récréatifs; je vous conjure de ne pas permettre l'aménagement de ces terrains, ni la construction d'édifices car alors vous détruiriez une des valeurs les plus sûres de l'environnement et découlant du concept de Greber.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): J'en conviens.

Ma dernière question porte maintenant sur la relocalisation des lignes de chemin de fer. Vous avez semblé critiquer le fait que la gare de chemin de fer est située trop loin du centre-ville. Je vous ai sans doute mal compris, mais avez-vous bien dit que la planification des lignes de chemin de fer devrait prévoir la construction d'un métro—qui n'existe pas aujourd'hui—mais qui rejoindrait le centre-ville?

M. Ciborowski: C'est ce qui existe pourtant à Varsovie. La planification de la région d'Ottawa prévoit, d'après ce que vous m'avez dit, un système de transport de banlieue qui pourrait consister, dans certaines parties de la ville, en un chemin de fer et en un métro qui se rendrait jusqu'au centre-ville. Vous avez donc la possibilité de prolonger suivant la voie naturelle le chemin de fer déjà en place. De toute façon, même si vous changez la structure du rail, le procédé resterait le même dans la région.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Ma dernière question a trait au service de transports de l'aéroport au centre-ville. Comme vous avez déjà fait ce trajet à plusieurs reprises, pourriez-vous nous faire part de vos commentaires à ce sujet?

M. Ciborowski: Le service de transports s'améliore toujours, alors que dans la plupart des villes du monde, il se rallonge de plus en plus, même à Montréal.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): A Mirabel.

M. Ciborowski: Pour l'instant, le problème n'est pas réglé à l'aéroport de Mirabel. Je sais que les planificateurs ont une idée différente de la façon de le résoudre dans un proche avenir, mais pour l'instant, il n'est absolument pas résolu. Dans la plupart des grandes villes, lorsque l'on fait le trajet de l'aéroport jusqu'au centre-ville, on passe dans la plupart des cas par les secteurs les moins aménagés de la ville. Les planificateurs sont sans doute très modestes et ne veulent pas montrer leur ville immédiatement sous son plus beau jour. Néanmoins, c'est très souvent le cas. Par contre, à Ottawa, je n'ai pas à me plaindre de quoi que ce soit en particulier. Je sais que vous analysez présentement certaines études portant sur la relocalisation des pistes d'atterrissage qu'il faut prolonger et sur la relocalisation des zones de bruit, ainsi de suite; mais votre aéroport me semble situé dans un endroit tout à fait approprié. Il vous faudra probablement à l'avenir prévoir un réseau de transport rapide faisant le trajet entre l'aéroport et le centre-ville que je rêve de voir transformer en zone piétonnière.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, sénateur Deschatelets. M. Watson voudrait poser une question.

M. Watson: Monsieur Cibrowski, le gouvernement national de votre pays se sert-il de la capitale nationale comme exemple pour le reste du pays des travaux et des efforts de planification bien particuliers qu'il peut effectuer? S'il veut montrer au reste de la Pologne un exemple de ce qu'il

[Text]

better planning etcetera, would it use the national capital or would it go somewhere else in Poland to do it?

Mr. Ciborowski: We use, sometimes consciously sometimes unconsciously, the capital for that. Sometimes it works in even quite unexpected ways. Four and half years ago, we opened in Warsaw a piece of a new highway, which cuts through the central area and which was very carefully landscaped by us. So it is not a great engineering structure only, but it is a part of the over-all architectural composition. What happened is that immediately probably 20 other cities in Poland embarked on programs to build more or less similar parts of highways in their cities. They like to be equal with Warsaw in some way.

Warsaw was used as example in a positive and a negative way. Positive one: for instance, the whole school of the reconstruction of historical monuments was developed in Poland first on the examples of Warsaw, then we used that in Gdansk, then we repeated that in Poznan, now we are repeating that experience in many other cities around the world.

Second, the planning methodology, urban planning methodology, I must say was advanced first and most in Warsaw. For instance, some of the new techniques—as for instance the Polish threshold theory in urban planning—are the optimum combination in the selection of sites for the development in the next five-year period in the next stage of development of the city. Those methodologies were developed first in Warsaw, for Warsaw, and after that they were applied to many other cities in Poland.

• 2150

Mr. Watson: To what extent does your government pronounce aesthetics from on high? Do you tell your districts in Warsaw, for example, that within a certain area you have to build with a certain type of architecture, with a certain colour? Do you go that far, or do you leave this up to local districts or even neighbourhood districts to decide on things like architecture and all these things which come under aesthetics?

Mr. Ciborowski: It is a little more complex. First the issue of aesthetics was undergoing quite different attitudes and approaches. There was a period when we were placing probably too much emphasis on aesthetic sites, forgetting economic concerns, etc. This was a very short period of time. Then there was a reverse trend, economization of the whole design of planning. The architectural design process was developed simultaneously with the need to standardize and to industrialize the mass production of architecture in Warsaw. With other residential development problems and with the shortage on the labour market of building workers, we had to embark a few years ago on a very broad program of prefabricated, factory-made, ready-made elements, with which we put together buildings all around Warsaw. That starts to be a dangerous situation because there is a touch of monotony, too many similar buildings with similar technology in different parts of the city. We had a very hot discussion in my city and in my country on the aesthetics again, but not aesthetics for aesthetics only. We had a discussion of what is quality of life, and how to measure, how to express the quality of life

[Interpretation]

est possible de faire dans une banlieue, par voie d'une planification mieux structurée, se servira-t-il de la capitale nationale ou choisira-t-il une autre ville de Pologne?

M. Ciborowski: Nous nous servons, parfois consciemment et parfois non, de la capitale comme exemple. Les résultats sont d'ailleurs quelquefois tout à fait inattendus. Il y a quatre ans et demi, nous avons inauguré à Varsovie le tronçon d'une nouvelle autoroute passant par le centre-ville et aménagé avec beaucoup de soin du point de vue paysagiste par notre équipe. Il ne s'agit donc pas seulement d'une structure technique grandiose, mais aussi d'un élément faisant partie d'une composition architecturale globale. Immédiatement après, vingt autres villes de Pologne ont lancé des programmes similaires ayant pour but la construction de tronçons d'autoroutes plus ou moins semblables dans leurs villes. Celles-ci désiraient sans doute se comparer à Varsovie.

Varsovie a d'ailleurs servi d'exemple positif mais aussi d'exemple négatif. Prenons d'abord l'exemple positif: l'école de reconstruction des monuments historiques a d'abord été mise au point en Pologne et d'abord appliquée à Varsovie; elle a ensuite été répétée à Gdansk, puis à Poznan, et maintenant dans beaucoup de villes du monde entier.

Ensuite, la méthodologie de planification urbaine s'est développée en grande partie à Varsovie. Ainsi, certaines des nouvelles techniques, comme la technique de base de la planification urbaine en Pologne, consistent en la meilleure combinaison dans le choix des endroits destinés à la mise en valeur d'une ville pendant les cinq années qui suivent son premier aménagement. Cette méthodologie a été d'abord mise au point à Varsovie, et pour Varsovie, mais on les a ensuite appliquées à beaucoup d'autres villes polonaises.

M. Watson: Dans quelle mesure votre gouvernement impose-t-il des normes esthétiques aux échelons inférieurs? Par exemple, imposez-vous à vos districts, à Varsovie, un certain type d'architecture, d'une certaine couleur? Allez-vous jusque là ou bien donnez-vous carte blanche aux districts locaux pour décider du type d'architecture et de tous les autres aspects esthétiques de la ville?

M. Ciborowski: C'est un peu plus compliqué. Toute cette question d'esthétique a provoqué des attitudes radicalement opposées. Ainsi, à une certaine époque, nous mettions sans doute trop l'accent sur les sites pittoresques, négligeant ainsi les questions d'ordre économique, etc.. Cette époque a été extrêmement courte. Il y a eu ensuite la tendance contraire, c'est-à-dire que l'ensemble de l'urbanisation était conçu à partir de principes économiques. Ainsi, la conception architecturale s'est développée parallèlement aux besoins de normaliser et d'industrialiser la production architecturale en série, à Varsovie. A cause de certains problèmes d'aménagement résidentiel et d'une pénurie d'ouvriers du bâtiment, nous avons dû lancer, il y a quelques années, un vaste programme de maisons préfabriquées que nous avons assemblées tout autour de Varsovie. Bien sûr, nous risquons d'avoir une ville un peu trop monotone étant donné que beaucoup de bâtiments sont semblables. Nous avons eu, dans mon pays, des débats très animés sur cette question de l'esthétique mais je puis vous dire qu'il ne s'agissait pas simplement de l'esthétique pour l'esthétique. En effet, nous avons parlé de qualité de la vie,

[Texte]

within a city. This is a theory I am trying now to develop somewhat, even in my institutes.

We are interested mostly in four components. The first component is biological, which means all that is necessary for the biological life of human beings as human beings, that is, housing, pure water, protection against noise, clean air, and so on.

The second factor is economics, which means the opportunity for every citizen within my city to improve gradually his living standard by better opportunities for work, by improved opportunities for living, and so on. Then there is the social factor, which must offer every citizen in every city we design the opportunity to participate, to belong, to feel that he is not on the margin of the society. There is the identification with the society of the city, even on many levels within the neighbourhood, within the broader area, within the city as a whole. Even in that instance the question is immediately how to design a city to stimulate this type of social process.

The fourth component of the quality of life is the most difficult to label. We may call it spiritual or intellectual or aesthetic.

This is all that you cannot finally put in any computer because the landscape or cityscape is beautiful or it is ugly, but it has direct input on your behaviour, on your well being. This last one is mostly well being not so much of welfare.

Mr. Watson: Is it your experience that this has to be influenced from a central authority or can it be influenced upwards from neighbourhood authorities.

Mr. Ciborowski: The central authority must give the general line. We are very interested to have from the central authority guidelines on the aims and goals of social and economic development. We believe as professionals, we must find a number of answers to those general challenges, then we have to present those answers to the authorities, to the decision makers, to the politicians, giving the consequence of each one of those options. Then of course the decision maker, the politician, has to select which one is appropriate at the moment.

Mr. Watson: Thank you very much.

Mr. Ciborowski: I have stressed many times that we face many kinds of conflict in the over-all process of planning of a city—conflict between man-made components and natural components of the environment, and between individual interests and the interests of the society—sometimes quite difficult conflicts. You have those conflicts here; some people, from their personal point of view, like to keep this as it is, even if it is a small provincial city because the life is easier. But from the point of view of the society of Canada you must have this as a capital city. That is the conflict. Then there is a conflict between long term and short term goals, aims and possibilities. In every one of those conflicts you are looking for tradeoffs, but when looking for tradeoffs do not behave in the following way. When me and my friend were walking through Hull, he told me, look, we cannot remove those buildings because those people will have to be resettled in another place, that is difficult and that will be expensive and so on. Therefore we must probably delay that or another part of one or another program. But from other side of course I agree that this big program is extremely important and so on. An

[Interprétation]

comment la mesurer et comment l'exprimer. C'est une théorie que j'essaie actuellement de développer, dans mes instituts.

Nous nous intéressons principalement à quatre éléments. Le premier est l'élément biologique, qui englobe tout ce qui est nécessaire à la vie biologique des êtres humains, c'est-à-dire le logement, l'eau pure, la protection contre le bruit, l'air pur, etc..

Le second est l'élément économique selon lequel tout citoyen de ma ville doit avoir la possibilité d'améliorer progressivement son niveau de vie grâce à des conditions de travail et à un mode de vie meilleurs. Le troisième élément est l'élément social qui doit permettre à tout citoyen d'une ville d'appartenir et de participer activement à la société. Il y a plusieurs façons de s'identifier à la société d'une ville, que ce soit au niveau du quartier, au niveau d'un secteur ou même au niveau de la ville elle-même. Dans ce dernier cas, la question est de savoir comment concevoir une ville qui puisse favoriser ce genre de participation sociale.

Le quatrième élément est la qualité de la vie et c'est sans doute le plus difficile à définir. En effet, il peut être d'ordre spirituel, intellectuel ou esthétique.

Il est impossible de définir ce quatrième élément par ordinateur, car la beauté ou la laideur d'un paysage est uniquement subjective; cependant, cela influence directement votre comportement et votre bien-être. Quand je parle de bien-être, il ne s'agit naturellement pas d'assistance sociale.

M. Watson: A votre avis, cette influence doit-elle s'exercer à partir d'une autorité centrale ou bien à partir des autorités locales?

M. Ciborowski: L'autorité centrale doit définir l'orientation générale. Elle doit définir les objectifs correspondant au progrès social et économique à réaliser. En tant que professionnels, nous devons essayer de relever ces défis et présenter des solutions adéquates aux autorités et aux politiciens en leur expliquant clairement les conséquences de chacune de ces solutions. C'est ensuite le politicien qui doit choisir laquelle de ces solutions convient le mieux.

M. Watson: Merci beaucoup.

M. Ciborowski: J'ai déjà dit, à maintes reprises, que nous nous heurtons à toutes sortes de conflits au cours de la planification d'une ville; il s'agit de conflits entre les éléments naturels, c'est-à-dire l'environnement, et les éléments artificiels, c'est-à-dire créés par l'homme. Il y a également des conflits entre les intérêts individuels et les intérêts de la société dans son ensemble. Vous avez ce genre de conflits, ici, puisque certaines personnes préfèrent garder la structure actuelle, même si la capitale n'est qu'une petite ville provinciale, parce que la vie y est beaucoup plus agréable. Cependant, dans l'intérêt de la société canadienne dans son ensemble, il faut que cette ville soit vraiment la capitale du Canada. Il y a également un conflit entre les objectifs à long terme et les objectifs à court terme. Pour chacun de ces conflits, vous devez être prêts à accepter des compromis mais ne pas vous comporter cependant de la façon que je vais vous décrire: l'autre jour, je me promenais avec un ami à Hull et il me disait: on ne veut pas démolir ces bâtiments car il faudra reloger toutes ces personnes ailleurs, ce qui est difficile et onéreux; ainsi, me disait-il, serons-nous obligés de retarder une partie ou

[Text]

example of that is the situation of a young beautiful girl who likes probably—forgive me for saying so—to sleep with her boy friend but at the same time wants to retain her virginity.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mr. Watson. I want to thank you very, very much, Professor Ciborowski for on such short notice, accepting to come and speak to us this evening and to answer our question. Certainly if this Committee does some extensive travelling we shall call upon you to receive us in Warsaw, because the situation there which is quite similar to the situation we are facing here.

Ladies and gentlemen, the next Committee meeting is tomorrow at 3.30 p.m. There are three groups appearing before us tomorrow afternoon. We are almost finished hearing all of the briefs that have been prepared for us and within the next couple of weeks we shall have completed them.

Thank you very much. The meeting is adjourned.

[Interpretation]

l'ensemble de notre programme, bien qu'il s'agisse d'un programme extrêmement important. C'est l'exemple typique de la belle jeune fille qui a envie de coucher avec son bon ami mais qui veut en même temps conserver sa virginité.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, monsieur Watson. Je vous remercie, professeur Ciborowski, d'avoir accepté de comparaître devant ce comité malgré un préavis extrêmement court. Si nous avons l'occasion de voyager en Europe, j'espère que vous nous recevrez à Varsovie, étant donné que la situation de cette ville est très semblable à celle d'Ottawa.

Mesdames et messieurs, la prochaine séance du comité aura lieu demain, à 15 h 30. Nous recevrons trois groupes de témoins. D'ici quinze jours, nous devrions en avoir terminé complètement avec tous ces témoignages.

Merci beaucoup. La séance est levée.

WITNESSES--TÉMOINS

Mr. Adolf Ciborowski, Architect, Environmental Planner

M. Adolf Ciborowski, architecte, urbaniste-écologiste

Issue No. 39

Tuesday, June 15, 1976

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets
Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Fascicule n° 39

Le mardi 15 juin 1976

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets
M. Ralph W. Stewart, député

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Special Joint Committee of
the Senate and of
the House of Commons on the*

National Capital Region

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité mixte spécial
du Sénat et de
la Chambre des communes sur la*

Région de la Capitale nationale

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976

SPECIAL JOINT COMMITTEE ON
THE NATIONAL CAPITAL REGION

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets

Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Representing the Senate:

Senators:

Asselin
Barrow

Lafond
McDonald

Representing the House of Commons:

Messrs.

Baker
(Grenville-Carleton)
Clermont
Darling

Ellis
Francis
Gauthier
(Ottawa-Vanier)

COMITÉ MIXTE SPÉCIAL SUR
LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets

M. Ralph W. Stewart, député

Représentant le Sénat:

Les sénateurs:

McIlraith
Quart

Robichaud

Représentant la Chambre des communes:

Messieurs

Isabelle
La Salle
Lefebvre
Oberle

Poulin
Rondeau
Saltsman
Watson

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 15, 1976

(42)

[Text]

The Special Joint Committee of the Senate and of the House of Commons on the National Capital Region met at 3:38 o'clock p.m., this day, the Joint Chairman, Senator J.-P. Deschatelets, presiding.

Members of the Committee present:

Representing the Senate: The Honourable Senators Deschatelets and McDonald.

Representing the House of Commons: Messrs. Baker (Grenville-Carleton), Darling, Francis, Isabelle, La Salle, Lefebvre, Saltsman and Watson.

Witnesses: From S.T.A.N.D. (*Serving The Aims and Needs of the Disabled*): Mrs. M. Finn, President; Mr. I. Weltman, Vice-President. From Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee: Mr. Dick Howey, Member; Mr. Jacques Crépeau, Member; Mr. John Henry, Director; Mr. Ralph Starr, Member. From Carlsbad Springs Association of Residents: Mr. R. Wlochowicz, President; Mr. Harold Vodden, Member; Mr. Don Leclair.

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the review of matters bearing upon the development of the National Capital Region. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 20, 1975*.)

Mrs. Finn, Mr. Howey and Mr. Wlochowicz made opening statements.

The witnesses answered questions.

In accordance with a motion of the Committee adopted at the meeting held on July 17, 1975, the Chairman authorized that the following briefs be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

a) S.T.A.N.D. (*Serving The Aims and Needs of the Disabled*) (See appendix NCR 40)

b) Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee (See appendix NCR 41)

c) Carlsbad Springs Association of Residents (See appendix NCR 42)

At 6:03 o'clock p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 JUIN 1976

(42)

[Traduction]

Le Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes sur la région de la Capitale nationale se réunit aujourd'hui à 15 h 38 sous la présidence du sénateur J. P. Deschatelets (coprésident).

Membres du Comité présents:

Représentant le Sénat: Les honorables sénateurs Deschatelets et McDonald.

Représentant la Chambre des communes: MM. Baker (Grenville-Carleton), Darling, Francis, Isabelle, La Salle, Lefebvre, Saltsman et Watson.

Témoins: De S.T.A.N.D. (*Serving The Aims and Needs of the Disabled*): M^{me} F. Finn, présidente; M. I. Weltman, vice-président. Du Comité de Transport des citoyens de Nepean-Aylmer: M. Dick Howey, membre; M. Jacques Crépeau, membre; M. John Henry, directeur; M. Ralph Starr, membre. De l'Association des résidents de Carlsbad Springs: M. R. Wlochowicz, président; M. Harold Vodden, membre; M. Don Leclair.

Aussi présent: Du Service de recherches, Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, conseiller du Comité.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi ayant trait à l'examen des questions touchant à l'aménagement de la région de la Capitale nationale. (Voir procès-verbal du lundi 20 octobre 1975).

M^{me} Finn, MM. Howey et Wlochowicz font des déclarations préliminaires.

Les témoins répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 17 juillet 1975, le président autorise que les mémoires suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

a) S.T.A.N.D. (*Serving The Aims and Needs of the Disabled*) (Voir appendice NCR 40)

b) Comité de Transport des citoyens de Nepean-Aylmer (Voir appendice NCR 41)

c) Association des résidents de Carlsbad Springs (Voir appendice NCR 42)

A 18 h 03, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 15 juin 1976

• 1538

[Text]

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Messieurs, nous avons atteint le quorum. Gentlemen, we have three witnesses this afternoon and I am told we are going to have six other witnesses before the end of the month. This would complete the list of briefs that we have received so far.

Now the first witness we have today is an organization known as S.T.A.N.D. and we have Mrs. M. Finn, President, and Mr. I. Weltman, Vice-President. Now I understand Mrs. Finn that you are going to read a resume of your brief. As I told you, this resume plus the brief in extenso will appear in today's proceedings and in about a week from now you will receive a copy of the deliberation. As soon as you are finished we will proceed with the questions. Now I will give you the floor, Mrs. Finn.

Mrs. M. Finn (President, S.T.A.N.D.—*Serving the Aims and Needs of the Disabled*): S.T.A.N.D. is an "action group" composed of approximately 39 members. Members consist of disabled persons concerned about and/or dedicated to the well-being and betterment of the problems of daily living as faced by the physically disabled of the Ottawa region.

In preparing this document the publication "Tomorrow's Capital" was used as source material. Excerpts from "Tomorrow's Capital" are indented and are followed by a page number and the letters "T.C.". Our comments follow. These comments reflect opinion and knowledge gained through personal experience.

This presentation was prepared by Mr. Michael A. Devine, Executive Director and Mrs. M. Finn, President, on behalf of all members of S.T.A.N.D.

We work in complete liaison and co-operation with other groups and agencies concerned with the well being of the disabled of the Ottawa-Carleton region. Our main concerns are income, transportation, housing, architectural barriers and public acceptance of the disabled. And while the concerns mentioned are one and all important, to my mind the most important is the last mentioned—public acceptance of the disabled. A great number of these people are clever, well-educated individuals with a lot of potential and could have quite an impact in the community in which they live, if just given the chance to prove their capability. Educating the public is very important, and not only the public, but people at government levels, municipal and provincial, as well as federal.

• 1540

Our brief was presented using the publication "Tomorrow's Capital" as source material, because we found after reading this publication that your own words, quoted throughout, explain so well our feelings and opinions. To quote just a bit:

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 15, 1976

[Interpretation]

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Gentlemen, we have a quorum. Messieurs, nous avons trois témoins cet après-midi et nous en entendrons six autres avant la fin du mois. On terminerait ainsi la liste des mémoires que nous avons reçus jusqu'à maintenant.

Le premier témoin d'aujourd'hui est un organisme appelé S.T.A.N.D. et nous avons avec nous M^{me} M. Finn, présidente, et M. I. Weltman, vice-président. Madame Finn, je crois que vous allez lire un résumé de votre mémoire. Comme je vous l'ai dit, ce résumé ainsi que le mémoire original seront annexés au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui et dans une semaine environ vous recevrez une copie des délibérations. Dès que vous aurez terminé, nous passerons aux questions. Je vous donne donc la parole madame Finn.

Mme M. Finn (présidente, S.T.A.N.D.—*Serving the Aims and Needs of the Disabled*): S.T.A.N.D. est un groupe d'action qui compte environ 39 membres, des invalides s'intéressant et se consacrant au bien-être des invalides de la région d'Ottawa et à réduire les difficultés auxquelles ils se heurtent dans la vie quotidienne.

Au cours de la rédaction du présent document, la publication «La Capitale de demain» a été utilisée comme source de référence. Les extraits de «La Capitale de demain» sont en retrait et accompagnés du numéro de la page et des lettres «C.D.». Ces extraits sont suivis de nos observations qui illustrent des opinions et des connaissances acquises par l'expérience personnelle.

Le présent mémoire a été rédigé par M. Michael A. Devine, directeur exécutif, et M^{me} M. Finn, présidente, au nom de tous les membres de S.T.A.N.D.

Nous travaillons en collaboration avec d'autres groupes et organismes s'intéressant au bien-être des invalides de la région d'Ottawa-Carleton. Nous nous intéressons surtout aux problèmes suivants, le revenu, le transport, le logement, les barrières physiques et l'acceptation des invalides par la population. Bien que toutes ces préoccupations soient d'une importance capitale, à mon avis la dernière est la plus importante, à savoir l'acceptation des invalides par la population. Bon nombre d'entre eux sont intelligents, instruits et capables. Ils pourraient avoir une grande influence sur leur collectivité si on leur donnait seulement l'occasion de déployer leurs aptitudes. Il importe beaucoup d'éduquer non seulement la population, mais aussi les fonctionnaires des gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral.

Lors de la rédaction de notre mémoire, nous nous sommes servis de la publication «La Capitale de demain» comme source de référence parce qu'elle nous a semblé expliquer très bien nos propres sentiments et opinions. J'en cite des extraits:

[Texte]

To Create and Maintain a Capital that Symbolizes Canada as a Nation It should be seen as a heritage and a microcosm of Canada to which all Canadians can relate and have access.

And further:

To Conserve and protect Environmental Resources. Agricultural, recreational and other valuable resources should be made accessible for public enjoyment . . .

As has been pointed out, recreational and cultural facilities in the capital region are severely limited insofar as the disabled are concerned.

I must ask the Committee's indulgence. Due to surgery, I am having a bit of a voice problem, and, if at any time you cannot hear me, I would appreciate it if you would stop me, and Mr. Weltman will take over.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): It is going pretty well so far, Madame. Go ahead.

Mrs. Finn: Thank you. In educating the powers-to-be, it might be pointed out that accessibility for the disabled simply means accessibility to all citizens of the capital. This includes senior citizens, young mothers with children in strollers, and with young toddlers, the blind and so on. All benefit. The necessary amenities should not be considered as some special, costly and/or extra consideration for one particular group of citizens, namely, the handicapped. But rather, we are opting for the impossible dream, a totally accessible capital.

I would like to say here, a physical disability does not happen to a select number of people, but on the contrary can so readily happen to anyone. A massive cerebral hemorrhage can certainly spoil one's day or leave one confined to a wheel-chair for the rest of one's life.

In closing, I would like to add that, in all future regional planning for tomorrow's capital, accessibility should be the key word throughout. Then, perhaps in tomorrow's capital, we may find that our dream is not so impossible.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you Mrs. Finn.

Now, before I give the floor to members of the Committee, could you tell us if this is the first time your organization has presented a brief of this kind? Did you ever address the NCC, for example, or the City of Ottawa?

Mrs. Finn: We have never presented a brief of this type before. We have met with the NCC and some of the city people at different times, or they have come as guests to some of our functions and we have spoken to them, but we have never presented a brief of this type. No.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you. I have on mylist, Mr. Francis and then Mr. Saltzman. Mr. Francis.

Mr. Francis: Mr. Chairman, I think the brief was an eloquent one, and commendably short. Looking at the areas where recommendations, I think, should be considered. In the design of parks, you say the washrooms are inadequately designed for disabled people in wheelchairs. You say that ramps are not always provided for going up and down where stairs are involved.

[Interprétation]

Créer et maintenir une capitale qui symbolise le Canada en tant que nation . . . Elle devrait être perçue comme un microcosme du pays, auquel tous les Canadiens puissent se référer et avoir accès.

Plus loin

Conserver et protéger les ressources de l'environnement. Les ressources agricoles, récréatives, de même que toute autre ressource précieuse . . . tout en les rendant accessibles au public.

Comme on l'a signalé, dans la région de la Capitale, le nombre des installations récréatives et culturelles que peuvent utiliser les invalides est très restreint.

Je dois demander aux membres du comité d'être indulgents. J'ai subi une opération et ma voix n'est pas très bonne. Si vous ne m'entendez pas, je vous saurais gré de m'arrêter et je passerai la parole à M. Weltman.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Nous vous entendons très bien, madame. Continuez.

Mme Finn: Merci. On peut signaler que le terme «accessibilité» pour les invalides signifie tout simplement accessibilité pour tous les citoyens de la Capitale. Ceci comprend les citoyens âgés, les mères ayant des enfants en bas âge, les aveugles etc . . . Tout le monde en profiterait. Il ne faudrait pas considérer les installations nécessaires comme un service spécial et coûteux pour un groupe donné de citoyens, notamment, les handicapés. Nous voulons plutôt réaliser un rêve impossible, rendre la Capitale totalement accessible à tous.

J'aimerais souligner que les incapacités physiques peuvent frapper n'importe qui. Une hémorragie cérébrale grave peut certainement confiner quiconque à une chaise roulante jusqu'à la fin de sa vie.

En conclusion, j'aimerais ajouter qu'il faudrait tenir compte de l'accessibilité lors de toute planification future pour la Capitale de demain. Ainsi, notre rêve pourra peut-être se réaliser dans la Capitale de demain.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci, madame Finn.

Avant de donner la parole aux membres du comité, j'aimerais que vous nous disiez si c'est la première fois que votre organisme présente un mémoire de ce genre? Vous êtes-vous déjà adressé à la CCN par exemple, ou à la ville d'Ottawa?

Mme Finn: Nous n'avons jamais présenté de mémoire de ce genre auparavant. Nous avons rencontré des représentants de la CCN et certains fonctionnaires municipaux, ou nous les avons invité à participer à nos activités, mais nous n'avons jamais présenté de mémoire officiel.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): J'ai sur ma liste les noms de M. Francis et ensuite M. Saltzman. Monsieur Francis.

M. Francis: Monsieur le président, ce mémoire était très éloquent, et aussi très court. Je voudrais mentionner les domaines où vos recommandations devraient être adoptées. Pour ce qui est de la conception des parcs, vous dites que les invalides se déplaçant en chaise roulante ne peuvent se servir des toilettes. Vous dites aussi qu'il n'y a pas de rampes d'accès à côté des escaliers.

[Text]

In the area of transportation, how serious is the impediment there? Are there any facilities provided by the regional transportation commission of special interest to disabled people?

• 1545

Mrs. Finn: Yes, we do have a very good system at work right at the present. But the problem with that is that it only provides for people who are going to work or to doctors' appointments or therapy. While it is adequate at the moment, it is not completely adequate in the sense that there are no provisions made for recreational or cultural activity.

Mr. Francis: If you want to go to the Arts Centre of an evening, can you use public transportation to go there?

Mrs. Finn: I could use a taxi, but a lot of people, like Mr. Weltman here and others of the group, could not use that type of facility and so would not be able to attend an evening performance.

Mr. Francis: The last area I want to touch on is the problem of housing. I know that housing is being provided on an experimental basis. One project I remember seeing recently is exclusively devoted to disabled people, two houses were converted. Do you feel that the approach is better in creating that kind of exclusive housing, or do you think possibly some units in every senior citizens' residence, or something like this, could be designed and set aside for disabled persons? Do you have a preference?

Mrs. Finn: I do, yes, and from speaking to other members of our group, we would like to see apartment buildings and things of that sort accessible to all people, and not just the handicapped. There would not be apartments kept specifically for handicapped people, but they would be usable by the handicapped, so that anyone wanting an apartment, if the building were accessible, could have an apartment.

Mr. Francis: In other words, you think the problem is that there should be studying of requirements for all construction, including private construction...

Mrs. Finn: I think they should be integrated.

Mr. Francis: ... as well as public construction...

Mrs. Finn: Yes.

Mr. Francis: ... with some units designed for people in wheel chairs and who are otherwise handicapped?

Mrs. Finn: Yes, that is not considering the severely handicapped. I understand that they are making provisions now for severely handicapped people. But there are so many different areas of disability that we are not all sort of categorized in one lump.

Mr. Francis: Is S.T.A.N.D. associated with the Ottawa Handicapped Association?

Mrs. Finn: Yes, we are.

Mr. Francis: How many members are there of the Ottawa Handicapped Association?

Mrs. Finn: There are 100 and some, I am not sure of the exact number.

[Interpretation]

Quels sont les obstacles auxquels vous vous heurtez pour ce qui est du transport? La commission régionale des transports répond-elle aux besoins spéciaux des invalides?

Mme Finn: Oui, nous avons un très bon système à l'heure actuelle. Mais le problème est que le service s'adresse seulement aux gens qui doivent se rendre à leur travail ou à un rendez-vous chez le médecin. Bien que ce système soit valable, il n'est pas suffisant parce qu'on exclut les activités récréatives ou culturelles.

M. Francis: Pouvez-vous vous servir des transports en commun pour aller au Centre des arts, le soir?

Mme Finn: Je pourrais prendre un taxi, mais bien des gens, comme M. Weltman et d'autres membres du groupe, ne pourraient se servir de ce moyen de transport et ne pourraient donc pas assister à un spectacle en soirée.

M. Francis: Le dernier domaine dont je veux parler est le logement. Je sais qu'on fait l'essai de certains logements à l'heure actuelle. J'ai récemment vu un projet exclusivement consacré aux invalides; on a converti deux maisons. Croyez-vous qu'il vaut mieux créer ce genre de logements spéciaux, ou réserver certaines unités aux invalides dans toutes les résidences pour citoyens âgés par exemple? Avez-vous une préférence à cet égard?

Mme Finn: Oui, en effet, et j'en ai parlé avec d'autres membres de notre groupe, nous aimerions que les édifices d'appartements soient accessibles à tout le monde, pas seulement aux invalides. Il ne faudrait pas réserver certains édifices d'appartements aux invalides exclusivement, mais il faudrait que tous les édifices soient accessibles à tout le monde, invalide ou non.

M. Francis: Autement dit, il faudrait envisager des normes pour toutes les constructions, y compris les constructions privées...

Mme Finn: Je crois qu'il faudrait les inclure aussi.

M. Francis: ... ainsi que les constructions publiques...

Mme Finn: Oui.

M. Francis: ... afin que certaines unités soient conçues pour les invalides et les handicapés?

Mme Finn: Oui, à l'exception des handicapés graves. Je crois qu'on tient compte maintenant des gens souffrant d'incapacité grave. Mais il y a tellement d'incapacités différentes, on ne peut pas toutes les mettre dans la même catégorie.

M. Francis: S.T.A.N.D. est-il associé à la Ottawa Handicapped Association?

Mme Finn: Oui.

M. Francis: Combien de membres compte cette association?

Mme Finn: Une centaine, je ne connais pas le chiffre exact.

[Texte]

Mr. Francis: Thank you, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Saltzman, please.

Mr. Saltzman: Thank you, Mr. Chairman. May I also express my appreciation of your coming here with your brief.

It is probably not an impossible dream to do some of the things you ask us to do. One of the things I think most of us want to do with the nation's capital, aside from its housing the sort of things the federal government needs, is to in some ways have it as a model for other cities. So it is very, very important that when looking at the nation's capital, here more so than anywhere else, we try to provide some of these amenities and try to develop an understanding of these needs.

Have you had any problems with government officials, either in the NCC or at the municipal level or the regional level, where you have gone to them and pointed out some things that need to be done and been turned down, or have not received a sympathetic hearing? I am sure you received a sympathetic hearing, but you want more than that.

Mrs. Finn: Yes, we always do.

Mr. Saltzman: Can you give me some examples of the sorts of problems you have brought to the attention of people in charge of these various levels of government?

Mrs. Finn: We have found that these people at the municipal and regional levels, and so on, are all more than willing to help and do what they can. But I think a good deal of the problem is that they do not always consult with a disabled person when they plan on making something accessible, and then it turns out there is some little thing that is wrong and that is pointed out and it then has to be gone back over and renovated, and that sort of thing, where if it was all done at once it would not be so costly.

• 1550

Mr. Saltzman: I live in an apartment building and there are a number of people who have to use wheel chairs in the apartment building, and I find they can get around an apartment building pretty easily because they sort of roll them through the front door and roll up to the elevator to the floor they are taking. Is this your experience as well, or do you find that some apartment buildings are better than others and, if so, in what way?

Mrs. Finn: Some are better than others, yes. For example, all the elevators are not always the same. Sometimes the buttons, and so on, may be too high for a person to reach the top ones from a wheel chair if they were alone in the elevator.

All these little things, though, seem to be coming about and everyone is trying very hard to straighten these things out, I find.

Mr. Saltzman: How far do you think the community has to go to make these necessary adjustments? I will give you an example of what I mean. While you were talking I was thinking of an apartment building. We can do it with an apartment building or any building that has an elevator in it; you are sort of half-way home, but what happens, let us say, in the case of a two-storey building or a three-storey building that does not have an elevator? To what extent do you think the community should insist on standards that provide ramps on all storeys, because you would really

[Interprétation]

M. Francis: Merci, monsieur le président.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Monsieur Saltzman.

M. Saltzman: Merci, monsieur le président. Permettez-moi aussi de vous remercier d'être venus présenter votre mémoire.

Ce que vous nous demandez n'est peut-être pas un rêve impossible à réaliser. En plus de répondre aux besoins du gouvernement fédéral, la plupart d'entre nous veulent faire de la capitale du pays un modèle pour les autres villes. Il est donc très important pour la capitale nationale, plus que pour toute autre ville, que nous tentions de fournir certaines de ces installations et de comprendre vos besoins.

Lorsque vous avez signalé vos besoins aux fonctionnaires gouvernementaux, que ce soit ceux de la CCN, de la municipalité ou de la région, avez-vous déjà essayé des refus? Je suis sûr qu'on vous témoigne toujours de la sympathie, mais vous voulez plus que cela.

Mme Finn: Oui, on nous en témoigne toujours.

M. Saltzman: Pouvez-vous me donner des exemples des genres de problèmes que vous avez signalés aux responsables des divers gouvernements?

Mme Finn: Les fonctionnaires des gouvernements municipaux et régionaux sont entièrement disposés à faire tout en leur pouvoir pour nous aider. Le problème provient du fait qu'ils ne consultent pas toujours les invalides avant de rendre une installation accessible, et ensuite ils se rendent compte qu'il y a des lacunes, qu'ils doivent effectuer des modifications ou des rénovations. Si cela avait été bien fait au départ, les coûts auraient été moins élevés.

M. Saltzman: Je vis dans un édifice d'appartements où un certain nombre de résidents doivent se servir de chaises roulantes. Ils peuvent se déplacer assez facilement dans l'édifice parce qu'ils peuvent se rendre aux ascenseurs. Croyez-vous que la plupart des édifices d'appartements soient adaptés, ou que certains le sont plus que d'autres, et dans l'affirmative, de quelle façon?

Mme Finn: Certains édifices sont plus accessibles que d'autres. Par exemple, il y a différents genres d'ascenseurs. Parfois les boutons sont placés trop haut et une personne en chaise roulante ne peut pas atteindre les boutons pour les étages supérieurs.

Cependant, on tient maintenant compte de ces petites choses et tout le monde s'efforce de corriger la situation.

M. Saltzman: Jusqu'où doit aller la collectivité pour effectuer ces modifications nécessaires? Je vous donne un exemple de ce que je veux dire. Pendant que vous parliez, je pensais aux édifices d'appartements où il y a un ascenseur, mais que pourrions-nous faire dans le cas d'édifices à deux étages ou trois étages où il n'y en a pas? Dans quelle mesure la collectivité devrait-elle insister pour qu'on fournisse des rampes d'accès à tous les étages? En fait, vous auriez besoin d'ascenseur plutôt que de rampe, n'est-ce pas? Vous parlez de rampe d'accès lorsqu'il y a un trottoir

[Text]

have to have lifts on the stairs, would you not, rather than ramps? When you talk about ramps you are talking about a curb or you are talking about a set of steps, a few steps. You are really not talking about, let us say, a building of that kind.

Mrs. Finn: We have some disabled people who own their own homes, which would cover what you are describing, and a lot of them are making their own places accessible. They put in a lift to get to the second floor or they have a ramp at their front door. I know of one woman who renovated her whole kitchen, had the counters taken out and lowered and the top cupboards lowered and shelves put in and Plexiglass installed so that she could see from a wheel chair what was on the top shelf.

Mr. Saltsman: But you would not expect this to be done as a sort of standard for all houses?

Mrs. Finn: Oh, no, I do not think so.

Mr. Saltsman: This is what I was wondering about. At what point...

Mrs. Finn: Because these people who own their own places are quite willing to contribute what they can.

Mr. Saltsman: Just a final statement. I guess what you are really saying to us, Mrs. Finn—and tell me if this is not so—is that in whatever planning we do you are not sort of questioning our good intentions or the intentions of other...

Mrs. Finn: No.

Mr. Saltsman: ... government agencies; what you are really saying is that a lot of these things go wrong by sheer oversight and somebody really does not know what they are doing, or forgets to take it into account, and that all of us could benefit from sort of seeking some advice in the initial stages of planning.

Mrs. Finn: Yes.

Mr. Saltsman: And really what you are asking us to do is when we come to some conclusion about the planning of the administrative process that we take into account the particular problem that you have.

Mrs. Finn: Yes, and consult with the disabled.

Mr. Saltsman: And to consult with you. Thank you very much.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Baker.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I wonder, Mr. Chairman, do you have in your organization a group of people who are prepared to consult in a sense not only of their attitude of mind but in terms of their background and training and experience...

Mrs. Finn: I am sorry, I cannot hear you.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Do you have in your organization a group of people who are prepared to consult...

[Interpretation]

ou quelques marches seulement. On ne parlait pas des édifices de ce genre.

Mme Finn: Je pourrais vous donner un exemple des édifices dont vous parlez. Certains invalides possèdent leur propre maison et bon nombre d'entre eux les adaptent à leurs besoins. Ils installent un ascenseur pour accéder au deuxième étage, ou une rampe d'accès à la porte d'entrée. Je connais une femme qui aurait rénové toute sa cuisine, le comptoir et les armoires ont été abaissés et on a installé des étagères en plexiglass afin qu'elle puisse voir ce qui se trouve sur l'étagère supérieure tout en étant assise dans sa chaise roulante.

M. Saltsman: Mais vous ne vous attendez pas à ce que ceci soit fait dans toutes les maisons?

Mme Finn: Non.

M. Saltsman: C'est ce que je me demandais. Dans quelle mesure...

Mme Finn: Les gens qui possèdent leur propre maison sont tout à fait disposés à effectuer les modifications nécessaires.

M. Saltsman: Une dernière observation. En réalité madame Finn, vous ne mettez pas du tout en doute la bonne volonté de nos planificateurs ou de ceux d'autres...

Mme Finn: Non.

M. Saltsman: ... organismes gouvernementaux. Vous dites qu'on fait des erreurs par inadvertance, qu'on oublie de tenir compte de vos besoins, et qu'il serait avantageux pour tout le monde de vous consulter au tout début de la planification.

Mme Finn: Oui.

M. Saltsman: Vous nous demandez donc de tenir compte de vos problèmes lors de la planification.

Mme Finn: Oui, et de consulter les invalides.

M. Saltsman: Et de vous consulter. Merci beaucoup.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Monsieur Baker.

M. Baker (Grenville-Carleton): Certains membres de votre organisme seraient-ils non seulement disposés à nous donner des conseils, mais aussi auraient-ils l'expérience et la formation nécessaires...

Mme Finn: Je suis désolée, je ne vous entends pas.

M. Baker (Grenville-Carleton): Certains membres de votre organisme sont-ils disposés à conseiller...

[Texte]

Mrs. Finn: Yes.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): ... and by that I do not mean necessarily that they are willing to do it but that they are by background or training ...

Mrs. Finn: And have facts and figures, yes.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): ... and have facts and figures. The reason I asked that question is that it seems to me I recall that some time ago your organization went to the Regional Municipality of Ottawa-Carleton ...

Mrs. Finn: Yes.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): ... with respect to certain difficulties and I think, as I recollect it, to talk in terms of building standards and to obtain a grant of some kind. Could you tell me what the result of that application was to the Regional Municipality of Ottawa-Carleton?

Mrs. Finn: I am not just certain which application you are referring to.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): You made a submission of some kind.

Mrs. Finn: A submission to TOAD. This was for transportation.

Mr. Francis: I think it was to maintain transportation.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Was your submission to the region in terms of transportation?

Mrs. Finn: At that time, yes.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Yes. Have you made a formal submission, let us say, to the city of Ottawa and the local municipalities in the area with respect to what building permit requirements ought to be to help you in various kinds of buildings?

Mrs. Finn: we consulted with city hall—this was on sidewalk ramping—and informed them that CMHC had figures which would help them in planning what we needed or what our requirements were.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I see. As a result of that, as a result of this consultation, has there ever been a by-law change, a zoning by-law change to assist the organization?

Mrs. Finn: Yes, there has.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): In the city of Ottawa?

Mrs. Finn: Yes.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): And is it in terms of apartment buildings or is it in terms of all of the structures, all kinds of structures? Can you tell me?

Mrs. Finn: I think it is in terms of housing, is it not?

Mr. I. Weltman (Vice-President, S.T.A.N.D. (Serving the Aims and Needs of the Disabled)): In terms of housing and public buildings.

[Interprétation]

Mme Finn: Oui.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Sont-ils non seulement disposés à nous conseiller, mais possèdent-ils l'expérience ou la formation voulue ...

Mme Finn: Ont-ils des faits et des chiffres précis à soumettre?

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Oui. Je vous pose cette question parce qu'il y a quelque temps votre organisme s'est adressé à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton ...

Mme Finn: Oui.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): ... au sujet de certaines difficultés, et si je me souviens bien, pour discuter de normes de construction et obtenir une subvention. Quel a été le résultat de la demande que vous avez présentée à la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton?

Mme Finn: Je ne sais pas exactement de quelle demande vous parlez.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Vous avez présenté une demande sous une forme ou une autre.

Mme Finn: Une demande auprès du TOAD. C'était à propos des transports.

Mr. Francis: C'était, je crois, pour maintenir le service de transport.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Cette demande qui concernait les transports a-t-elle été présentée à l'administration régionale?

Mme Finn: A l'époque, oui.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Oui. Avez-vous présenté une demande officielle à la ville d'Ottawa ou aux municipalités environnantes afin d'établir des normes de construction susceptibles de vous aider?

Mme Finn: Nous avons consulté la municipalité à propos de l'accès des trottoirs et nous l'avons informé que la SCHL avait des chiffres susceptibles de l'aider à planifier des solutions à nos besoins.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Je vois. Suite à cette consultation, a-t-on modifié la réglementation municipale, notamment le zonage, afin d'aider votre organisme?

Mme Finn: Oui, en effet.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Dans la ville d'Ottawa?

Mme Finn: Oui.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Et s'agit-il des immeubles locatifs ou de tous les bâtiments? Pouvez-vous me le dire?

Mme Finn: Je crois qu'il s'agit des logements, n'est-ce pas?

Mr. I. Weltman (vice-président, S.T.A.N.D. (Serving the Aims and Needs of the Disabled)): Il s'agit des logements et des édifices publics.

[Text]

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Right. Have you had a similar experience in other municipalities in the area? Has your organization, for instance, gone to, let us say Nepean or Gloucester or some of the other organizations where basically they are housing units, where basically those municipalities are composed of housing units in the main? Have you approached those municipalities?

Mr. Weltman: Not to my knowledge.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): So that your greatest concern has been with the city of Ottawa.

Mr. Weltman: That is right.

Mrs. Finn: Right, yes.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): You have found them co-operative in that sense?

Mr. Weltman: In many respects.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Are there any additions to the changes that they have already made? Are there any additions that you could suggest, additional changes that you would like in terms of their existing by-laws?

Mrs. Finn: It has come to my attention that actually on one of the by-laws that we are talking about, they said they were ramping sidewalks and curbs but someone pointed out to me recently that they were not doing them all; that in his area—and this man was not disabled—they were repairing sidewalks but not ramping them.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I see. So there has not been the follow-through. Is that what you are saying?

Mrs. Finn: The thing is that the by-law was made but I do not think it was mandatory. That was my understanding.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): It was not mandatory?

Mrs. Finn: That is right.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I see. So that if this kind of facility were made mandatory in a public building or in terms of the development of sidewalks, which are owned by the municipality in any event, that would be of some assistance to you.

Mrs. Finn: Yes, definitely.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I see. And the situation is that it is not mandatory now. Thank you very much.

The Joint Chairman (Sen. Deschatelets): Mrs. Finn and Mr. Weltman, this completes the hearing. We thank you very much for having accepted our invitation. Avez-vous une question, monsieur Lefebvre?

Mr. Lefebvre: Yes, if you do not mind, Mr. Chairman. Mrs. Finn, I do not want to ask you questions you may have replied to already, but I just had a couple of things here, if you do not mind.

Your society or group is made up, I understand, of 39 persons...

[Interpretation]

M. Baker (Grenville-Carleton): Très bien. Avez-vous fait de semblables expériences avec d'autres municipalités de la région? Est-ce que votre organisme s'est adressé à Nepean ou à Gloucester par exemple ou à d'autres municipalités à caractère essentiellement résidentiel? Est-ce que vous avez fait des démarches auprès de ces municipalités?

M. Weltman: Pas à ma connaissance.

M. Baker (Grenville-Carleton): Par conséquent, vous avez principalement centré vos efforts sur la ville d'Ottawa.

M. Weltman: En effet.

Mme Finn: C'est exact.

M. Baker (Grenville-Carleton): Se sont-ils montrés très réceptifs?

M. Weltman: A bien des égards.

M. Baker (Grenville-Carleton): Souhaiteriez-vous d'autres changements en plus de ceux qui ont déjà été apportés? Avez-vous des suggestions à proposer concernant de nouvelles modifications à la réglementation municipale?

Mme Finn: En vertu de la réglementation actuelle, les trottoirs devraient comporter des plans inclinés qui en facilitent l'accès; or, quelqu'un qui n'est pas handicapé, m'a récemment signalé que dans son quartier, on était en train de refaire les trottoirs mais sans inclinaison.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je vois. Par conséquent, il n'y a pas eu d'effet, n'est-ce pas?

Mme Finn: On a introduit un règlement mais je ne pense pas que ce règlement ait un caractère obligatoire. Telle est mon interprétation.

M. Baker (Grenville-Carleton): Il n'avait aucun caractère d'obligation?

Mme Finn: C'est exact.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je comprends. Par conséquent, il serait utile pour vous que cette réglementation qui concerne les édifices publics ou les trottoirs qui, en tout état de cause, appartiennent à la municipalité, ait un caractère d'obligation.

Mme Finn: Oui, absolument.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je comprends. A l'heure actuelle, ce n'est pas obligatoire. Je vous remercie.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Madame Finn, monsieur Weltman, cela met fin à votre intervention. Nous vous remercions d'avoir bien voulu accepter notre invitation. Do you have a question, Mr. Lefebvre?

M. Lefebvre: Oui, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur le président. Madame Finn, je ne voudrais pas reprendre des questions auxquelles vous avez peut-être déjà répondu; cependant, je voudrais que vous précisiez plusieurs choses.

Votre organisme ou votre groupe se compose de 39 personnes, n'est-ce pas?

[Texte]

Mrs. Finn: Yes.

Mr. Lefebvre: ... who are either handicapped or have taken an interest in trying to better the lot of those who are handicapped.

Mrs. Finn: Right.

Mr. Lefebvre: You mention in your brief how many persons. Have you ever had any figures of how many handicapped persons there are in the area here of Ottawa and district that your club is trying to help? Do you have any figures on that at all?

• 1600

Mrs. Finn: The last figure I had was something like 16,000.

Mr. Weltman: There are 16,000 persons.

Mrs. Finn: But we do not reach them all.

Mr. Weltman: They have various disabilities.

Mr. Lefebvre: Who could be helped by the suggestions you are making to various levels of government?

Mrs. Finn: Yes.

Mr. Weltman: I think it is one out of seven.

Mr. Lefebvre: One out of ... ?

Mr. Weltman: Seven.

Mr. Lefebvre: Seven.

Mr. Weltman: That is the way the ratio works.

Mr. Lefebvre: One out of seven persons are handicapped?

Mr. Weltman: Yes.

Mr. Lefebvre: In one way or another?

Mr. Weltman: With one disability or another.

Mr. Lefebvre: I was not aware that the percentage was that high. I do not know whether the other members were, either.

Mr. Weltman: It is growing constantly.

Mr. Lefebvre: It sounds very high to me. However ...

Mr. Weltman: It is high and it is a fact.

Mr. Lefebvre: Could you tell me—a second question—are there any facilities in which the federal government has been involved, such as the Arts Centre or other federal public buildings, in which there are facilities to make it easier for handicapped people to attend events in those buildings? Do you know of any. Like the Arts Centre? Is it equipped?

Mrs. Finn: Yes, it is.

Mr. Lefebvre: It is.

Mrs. Finn: It is really accessible. But the problem there is ...

Mr. Lefebvre: Would that be one of the better examples of a building which has looked to ...

[Interprétation]

Mme Finn: Oui.

M. Lefebvre: Il s'agit d'handicapés ou de gens qui cherchent à améliorer le sort des handicapés.

Mme Finn: En effet.

M. Lefebvre: Dans votre mémoire, vous en précisez le nombre. Connaissez-vous le nombre des handicapés que votre organisme essaie d'aider à Ottawa ou dans les environs?

Mme Finn: Le dernier chiffre que j'ai eu était de l'ordre de 16,000.

M. Weltman: Il y a 16,000 personnes.

Mme Finn: Mais nous ne les atteignons pas toutes.

M. Weltman: Il y a différentes catégories d'handicapés.

M. Lefebvre: Qui seraient aidés par les suggestions que vous proposez aux différents paliers administratifs?

Mme Finn: Oui.

M. Weltman: Je crois qu'il y en a 1 sur 7.

M. Lefebvre: Un sur combien?

M. Weltman: Sept.

M. Lefebvre: Sept.

M. Weltman: C'est la proportion.

M. Lefebvre: Une personne sur sept est handicapée?

M. Weltman: Oui.

M. Lefebvre: D'une manière ou d'une autre?

M. Weltman: Affligée d'un handicap ou d'un autre.

M. Lefebvre: J'ignorais que le pourcentage était aussi élevé. Je ne sais pas si les autres membres du comité le savaient.

M. Weltman: Le chiffre ne cesse de croître.

M. Lefebvre: Cela me semble très élevé. Néanmoins ...

M. Weltman: Il est élevé, mais c'est un fait.

M. Lefebvre: Une deuxième question. Est-ce que le gouvernement fédéral a cherché à équiper des bâtiments tels que le Centre des arts ou d'autres édifices publics fédéraux afin d'en faciliter l'accès aux handicapés? Le savez-vous? Est-ce que le Centre des arts est équipé pour cela?

Mme Finn: Oui.

M. Lefebvre: Oui.

Mme Finn: Il est tout à fait accessible. Cependant, le problème qui se pose ici ...

M. Lefebvre: Serait-ce l'un des meilleurs exemples d'un bâtiment où l'on ait cherché à ...

[Text]

Mrs. Finn: Yes.

Mr. Lefebvre: How about the Ottawa Civic Centre, is that equipped?

Mrs. Finn: No, not totally.

Mr. Lefebvre: Not to a great extent?

Mrs. Finn: No.

Mr. Lefebvre: Therefore, you have made these suggestions also to the City of Ottawa council?

Mrs. Finn: Yes.

Mr. Lefebvre: Have they given you favourable replies, that they would look into this and try and make the renovations that are being asked?

Mrs. Finn: Yes, we always get an affirmative reply.

Mr. Lefebvre: But not too much action.

Mrs. Finn: No.

Mr. Weltman: I would like to point out one thing. At the Civic Centre, we have been instrumental in having them provide a bathroom and washroom exclusive to people in wheelchairs.

Mr. Lefebvre: Yes.

Mr. Weltman: They have made the doors wider and they have put special grabrails in the bathroom, so a person in a wheelchair could go and use those facilities.

Mr. Lefebvre: Now what is your experience when you visit Parliament? Has it been difficult for you to come here today, or have there been facilities?

Mr. Finn: No.

Mr. Lefebvre: Pardon.

Mr. Weltman: It was easy, because we used a freight door to get in.

Mr. Lefebvre: And went right to the elevator?

Mr. Weltman: And went to the elevator, yes.

Mr. Lefebvre: Have you attended sessions of the House of Commons?

Mr. Weltman: I have never, no.

Mrs. Finn: No, but one group of ours, a day group, came here to the main Parliament Buildings and went through on a tour and it was very accessible.

Mr. Lefebvre: It was very accessible. That is good to know.

I wish to thank you for answering those questions.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): And by the way, those were good questions, Mr. Lefebvre.

Madam Finn and Mr. Weltman, this completes the hearing. We wish to thank you for accepting our invitation to appear.

[Interpretation]

Mme Finn: Oui.

M. Lefebvre: Et le Centre civique d'Ottawa, est-il équipé?

Mme Finn: Non, pas entièrement.

M. Lefebvre: S'en faut-il de beaucoup?

Mme Finn: Oui.

M. Lefebvre: Par conséquent, avez-vous également présenté ces suggestions au Conseil municipal d'Ottawa?

Mme Finn: Oui.

M. Lefebvre: Vous a-t-on répondu favorablement en disant qu'on se pencherait sur le problème et qu'on essaierait de faire les renovations que vous demandez?

Mme Finn: Oui, les réponses que nous recevons sont toujours affirmatives.

M. Lefebvre: Mais elles sont peu suivies d'effets.

Mme Finn: Certes.

M. Weltman: Je tiens à signaler ceci. Au Centre civique, nous les avons aidés à installer des toilettes réservées exclusivement aux personnes qui se déplacent en fauteuils roulants.

M. Lefebvre: Oui.

M. Weltman: Ils ont élargi les portes et ils ont placé des rampes spéciales dans les toilettes afin que les personnes confinées à un fauteuil roulant puissent les utiliser.

M. Lefebvre: Que se passe-t-il quand vous venez au Parlement? Vous a-t-il été difficile de venir jusqu'ici aujourd'hui?

Mme Finn: Non.

M. Lefebvre: Pardon.

M. Weltman: Cela a été facile, car nous sommes entrés par la porte de service.

M. Lefebvre: Et vous êtes allés directement jusqu'à l'ascenseur?

M. Weltman: Nous sommes allés jusqu'à l'ascenseur.

M. Lefebvre: Avez-vous assisté à des séances de la Chambre des communes?

M. Weltman: Non, jamais.

Mme Finn: Non, mais certains d'entre nous ont pris part à une visite de l'édifice central et ils l'ont trouvé très accessible.

M. Lefebvre: Il était très accessible. C'est bon à savoir.

Je tiens à vous remercier d'avoir bien voulu répondre à ces questions.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Et soit dit en passant, ces questions étaient très intéressantes, monsieur Lefebvre.

Madame Finn, monsieur Weltman, cela met fin à votre intervention. Nous vous remercions d'avoir bien voulu accepter notre invitation.

[Texte]

Your brief is probably much more important than you think. It fits well with the concept the members of the Committee have in mind, which is a better quality of life for every citizen, every group of citizens. Thank you very much.

Mrs. Finn: Thank you for having us.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you, madam.

As the second witness, I call on the Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee. We could provide for four chairs around the table, if you like.

I have here the names of Messrs. Dick Howey, Jacques Crépeau, John Henry and Ralph Starr. Could you tell us, gentlemen, who is going to be the spokesman for the group?

Mr. Dick Howey (Member, Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee): I will read the brief, sir.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Your name is?

Mr. Howey: Dick Howey.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Dick Howey, do you have a resumé of your brief that you could go over?

Mr. Howey: Yes, we do, a verbal resumé.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): That is fine. You can proceed, sir.

• 1605

Mr. Howey: Thank you. I dare say it is indeed a pleasure to be here this afternoon. Not only is it cool and refreshing in here but also to hear the other people that are appearing before you as well.

On behalf of our fellow citizens concerned with and affected by immobility in our national capital region, I wish to thank you for allowing us to express our foreboding as well as our vision of the future here. Gentlemen, the brief which you have had before you entitled *Towards a Viable Capital Region, The Mobility Question and Commuter Rail* is a preliminary counter-rebuttal to the report of the National Capital Commission and regional governments that rejected our proposed six-month trial of commuter rail transit linking Carp, Ontario with Aylmer, Quebec.

Needless to say, since you received a copy of their report as well, they rejected our proposal essentially because of allegedly prohibitive costs. However, as our brief describes, there is a clear and glaring quantitative and qualitative difference between cost in the economic sense and cost in the commercial sense in the design of urban transit systems. The real question is which kind of costs do the region's citizens wish to pay. Aside from the real economic cost disparities described in our brief, new urban transit systems, like commuter rail, will be subject to direct federal financing on the order of 75 per cent capital grant, 25 per cent capital loan which the province, no doubt, could help expedite.

[Interprétation]

Votre mémoire est probablement beaucoup plus important que vous ne le pensez. Il rejoint l'objectif des membres de ce comité, à savoir améliorer la qualité de la vie pour tous les citoyens, quels qu'ils soient. Merci beaucoup.

Mme Finn: Merci de votre attention.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci, madame.

Je demande au deuxième témoin de bien vouloir s'approcher. Il s'agit du Comité de transport des citoyens de Nepean-Aylmer. Nous pouvons vous donner quatre chaises, si vous voulez.

J'ai les noms suivants: MM. Dick Howey, Jacques Crépeau, John Henry et Ralph Starr. Pouvez-vous nous dire, messieurs, qui sera le porte-parole de votre groupe?

M. Dick Howey (membre du Comité de transport des citoyens de Nepean-Aylmer): C'est moi qui lirai le mémoire, monsieur.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Et quel est votre nom?

M. Howey: Dick Howey.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Monsieur Howey, pouvez-vous nous résumer votre mémoire?

M. Howey: Oui, nous vous présenterons un résumé oral.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): C'est très bien. Vous avez la parole, monsieur.

M. Howey: Je vous remercie. C'est avec plaisir que nous sommes ici cet après-midi, non seulement parce qu'il fait frais, mais aussi parce que nous pouvons entendre les autres personnes qui comparaissent devant vous.

Au nom de nos concitoyens touchés par l'absence de mobilité au sein de la Région de la Capitale nationale, je tiens à vous remercier de nous avoir permis de venir exprimer nos pressentiments ainsi que notre vision de l'avenir. Messieurs, le mémoire qui vous a été remis et qui s'intitule: «Pour une Région de la Capitale nationale viable, le problème de la mobilité et la navette ferroviaire» constitue une première riposte au rapport de la Commission de la Capitale nationale et des administrations régionales qui ont rejeté notre proposition d'établir à titre expérimental et pendant six mois une navette ferroviaire entre Carp en Ontario et Aylmer au Québec.

Comme vous avez également reçu leur rapport, il est inutile d'ajouter qu'ils ont essentiellement rejeté notre proposition parce qu'ils considèrent que le coût en serait prohibitif. Néanmoins, comme le révèle notre mémoire, il existe une différence manifeste, tant qualitative que quantitative, entre le coût pris au sens économique et le coût pris au sens commercial, s'agissant de réseaux urbains de transport. La question véritable est de savoir quels sont les coûts que les citoyens de la région sont disposés à assumer. En dehors des écarts réels dont notre mémoire fait état en ce qui concerne le coût économique, les nouveaux modes de transport urbain, tels que la navette ferroviaire seront directement financés par le gouvernement fédéral, soit 75 p. 100 sous forme de subventions et 25 p. 100 sous forme de prêts, que la province pourrait sans aucun doute, acquitter facilement.

[Text]

But local, regional and NCC officials must approve such endeavours in the first place whereupon the province could apply to the federal government for such grants and loans. The regulations in applying for federal funds are to be published this year. But this assistance means that the region has practically nothing to lose and everything to gain in our proposed six-month trial of commuter rail. NCC and regional officials are making a fetish out of their allegation that the operating cost per passenger mile by commuter rail would be nine and a half times that of a bus. They claim that it would cost 93.6 cents by rail and 9.9 cents by bus.

Our own data analysis tables in our brief record a much closer and even reverse relationship that prevails in other instances. Furthermore, if we just ran a commuter rail service linking Carp with Ottawa West, it would cost only 15.4 cents to move one passenger one mile based on an annual operating cost of \$480,000 and peak riderships of 800 passengers travelling an average distance of 7.8 miles. The annual operating cost figure is the estimate of Canadian National Railways. Certainly, 15.4 cents and 9.9 cents are not that far apart, hardly nine and a half times the other.

Of course, we contend that their costing of rail and buses is not statistically sound or honest. It is unfair comparing costs of a bus service already in place with land procurement and thoroughfares, plant and equipment long written off municipal books to a rail network in which capital investment to upgrade existing track and to invest in signals, platforms, stations, storage and maintenance capacity, parking lots and rolling stock is yet to be made. It is like comparing apples and oranges. Their method of depreciating the value of bus plant and equipment appears to confuse the cost of interest payments on ten-year municipal bonds with the real, longer-term cost of diminishing transit stock value.

Despite our doubts about their costing assumptions and approach, we especially wish to draw your attention to the most blatant double standard in contemporary urban affairs—the regional urban growth plan and transit blueprint—for while the self-same official guardians of the region's purse string make a fetish out of accounting for every commuter rail penny, they belittle their multi-million dollar spending spree to bulldoze 25 miles of asphalt corridors and bridges in order to give us a so-called rapid transit system of busways in about 20 years.

• 1610

The maximum capital cost of our Carp-Almonte-Aylmer commuter rail proposal would total \$20 million and the system could be operating within months. However, our rapid transit future is to cost at least \$130 million for construction and equipment alone, which is 6.5 times more costly than the commuter rail system.

[Interpretation]

Cependant, les représentants des collectivités locales, de l'administration régionale et de la CCN doivent approuver ce projet, à l'issue de quoi la province pourra présenter au gouvernement fédéral une demande de subventions et de prêts. La réglementation s'appliquant aux fonds fédéraux doit être publiée cette année. Mais cette aide signifie que la région n'a pratiquement rien à perdre et tout à gagner en instaurant notre navette ferroviaire à titre d'essai pendant six mois. Les représentants de la CCN et de l'administration régionale prétendent, sans vouloir en démentir, que les frais d'exploitation par mille-passagers seraient neuf fois et demie supérieurs à ceux d'un autobus. Ils prétendent que le rail coûterait 93.6c. et l'autobus 9.9c.

Les tableaux qui figurent dans notre mémoire et qui découlent d'une analyse des chiffres font apparaître un rapport beaucoup plus voisin et qui s'inverse même parfois. En outre, si nous nous contentons d'une navette ferroviaire reliant Carp à Ottawa-Ouest, cela ne coûterait que 15.4c. par mille-passagers, et cela en se fondant sur \$480,000 représentant les frais d'exploitation annuels et 800 passagers en période de pointe parcourant une distance moyenne de 7.8 milles. Les frais d'exploitation annuels sont une estimation du Canadien National. Certes, 15.4c. et 9.9c., ce n'est pas si éloigné, et nous sommes loin de l'autre chiffre neuf fois et demie supérieur.

Bien entendu, nous soutenons que leur estimation des coûts du rail et du bus n'est ni honnête ni fondée du point de vue statistique. Il est anormal de comparer un service d'autobus qui est déjà en place et pour lequel les terrains, les artères, les bâtiments et le matériel est amorti depuis longtemps, avec un réseau ferroviaire pour lequel il reste à faire la mise de fonds nécessaire à l'amélioration des voies, à l'installation des signaux, à la construction des quais, des gares, des entrepôts, des aires de stationnement, à l'achat du matériel roulant et à la mise en place d'un service d'entretien. Cela revient à comparer des pommes et des oranges. Leurs calculs de l'amortissement des bâtiments et du matériel, dans le cas des autobus, semblent introduire une confusion entre le coût des intérêts à verser sur les obligations municipales de dix ans et le coût réel et à long terme d'un matériel qui se déprécie.

En dépit des doutes que nous avons quant à leurs calculs et leur conception des coûts, nous tenons tout spécialement à attirer votre attention sur le double jeu manifeste des affaires urbaines contemporaines—je veux parler du plan de développement urbain pour la région et des transports; en effet, ces mêmes fonctionnaires qui veillent aux cordons de la bourse régionale et qui calculent chaque cent que pourrait coûter une navette ferroviaire, minimisent les millions de dollars qu'ils dépensent pour construire 25 milles de route goudronnée et de ponts soi-disant destinés à nous fournir un réseau de transport rapide par autobus dans environ 20 ans.

Le coût d'immobilisation de la navette ferroviaire que nous proposons pour Carp-Almonte-Aylmer atteindrait au maximum un total de 20 millions de dollars et le service pourrait fonctionner en l'espace de quelques mois. Cependant, le réseau de transport rapide que l'on prévoit coûterait au bas mot 130 millions de dollars, et cela uniquement pour la construction et le matériel, ce qui représente 6.5 fois plus que notre navette ferroviaire.

[Texte]

But, aside from the direct cost question, what about the indirect costs of needlessly higher property taxes to pay for damaging and unproductive urban asphalt sprawl. The NCC and region claim that "fuel and road taxes should be adequate to cover the capital and maintenance costs of highways". The fact is that for every \$1 of highway and roadway expenditure in Canada, exclusive of acquisition and expropriation costs, only 63 cents is returned in the form of fuel and road taxes according to government data. Indeed, the net subsidy paid by taxpayers for passenger highway and road travel in 1974 amounted to 81 per cent of all passenger subsidies paid to both rail and road modes.

What about lost agricultural, commercial, residential and recreational land? What about traffic safety and insurance premiums? What about energy conservation and gasoline price inflation? What about pollution control and ecological poisoning of the national capital region? What about transit reliability in our adverse and erratic weather conditions? What about the many other advantages of rail travel as pointed out in our brief? Are these costs to be taken lightly in this, our national capital region? Do not these costs loom that much more decisive in the context of the region's relatively high projected growth population?

Even today, how does our transit system measure up? Would you care to take a spin with us on the Aylmer Road, on the Queensway or other main arterials that are contiguous to our idle railway tracks during today's rush hour?

Our own survey of OC Transpo bus drivers suggests that rush-hour traffic paralysis is only matched by the paralysis-by-analysis approach taken by the NCC and the region. For instance, our survey indicates that 7 out of 10 drivers rate road service inferior and unsatisfactory on the Champlain Bridge; and about 3 out of 10 drivers rate Bells Corners traffic flow in the same category in terms of unstable traffic, little manoeuvrability, comfort and convenience, and low speeds and frequent stoppages. About 1 in 5 drivers rates the Manordale-Woodvale area in the same low category. Over the aggregate of 6 regular and express routes, more than 1 in 5 drivers rate road service level as being poor.

And yet officials claim that these routes have been improved. Of course, our emphasis has always been to create a complementary, integrated rail and bus transit system based on quality of service and popular schedules. It is this balanced transit approach that is the secret of commuter rail success or failure, as Go Transit has demonstrated. Indeed, before GO's introduction in 1967 it was estimated that the service would be a success if 15,000 passengers per day used it. A period of up to 2 years was allowed to achieve this volume; it took only 3 months. This is why ridership projections are so tenuous.

[Interprétation]

Outre les coûts directs, que dire des coûts indirects qui résulteraient d'une taxe foncière inutilement plus élevée et qui serait destinée à couvrir les dommages causés par le développement tentaculaire et improductif des routes goudronnées. La CCN et l'administration régionale prétendent que les taxes routières et les taxes imposées sur les carburants suffiraient à couvrir les coûts de capital et d'entretien des routes. En fait, lorsque le Canada dépense \$1 pour la construction des routes, indépendamment des frais d'achat et d'expropriation, il ne récupère que 63c. à partir des taxes routières et des taxes sur les carburants, selon les chiffres de l'État. En effet, les subsides nets payés par les contribuables pour le transport routier des passagers en 1974 se sont élevés à 81 p. 100 de tous les subsides payés aux modes de transport de passagers par rail et route réunis.

Que dire de la perte des terres agricoles, commerciales, résidentielles ou encore des terres qui auraient pu être réservées au loisir? Que dire de la sécurité routière et des primes d'assurances? Que dire de la conservation de l'énergie et de l'inflation des prix de l'essence? Que dire de la pollution et de la conséquence néfaste sur l'écologie de la région de la Capitale nationale? Que dire de la fiabilité des transports étant donné les conditions atmosphériques instables et mauvaises? Que dire des nombreux autres avantages du transport ferroviaire que nous mentionnons dans notre mémoire? Est-ce que ces coûts doivent être pris à la légère dans notre région de la Capitale nationale? Est-ce que ces coûts ne constituent pas un facteur d'autant plus décisif dans le contexte d'une région où l'on prévoit une expansion démographique relativement élevée?

Même aujourd'hui, où en est notre réseau de transport? Voulez-vous faire rapidement un tour avec nous, ce soir à l'heure de pointe, sur le chemin d'Aylmer, sur le Queensway sur n'importe quelle artère principale dont le tracé est parallèle aux voies de chemin de fer qui sont désertes à cette même heure?

L'enquête que nous avons menée auprès des chauffeurs d'autobus de l'OC Transpo révèle que la paralysie de la circulation aux heures de pointe n'a d'égale que celle de la CCN et de l'administration régionale. Notre étude indique, par exemple, que pour sept chauffeurs sur dix, le service routier est inférieur ou insatisfaisant sur le pont Champlain; pour environ trois chauffeurs sur dix, la circulation à Bells Corners entre dans la même catégorie, à savoir circulation instable, peu de liberté de manœuvre, inconfort, vitesse réduite et arrêts fréquents. Un chauffeur sur cinq place le tronçon Manordale-Woodvale dans cette même catégorie inférieure. Sur un ensemble de six lignes régulières et expresses, plus d'un chauffeur sur cinq estime que le service routier est mauvais.

Pourtant, les autorités prétendent que ces lignes ont été améliorées. Bien entendu, nous avons toujours insisté sur la création d'un réseau de transport routier et ferroviaire intégré et complémentaire basé sur la qualité et la fréquence des services. C'est dans cet équilibre des transports que réside le succès ou l'échec de notre navette ferroviaire, comme le système Go l'a révélé. En effet, avant l'introduction du Go en 1967, on estimait que le service serait fructueux s'il était emprunté chaque jour par 15,000 passagers. On s'est donné deux ans pour y parvenir; il a suffi de trois mois. Voilà pourquoi les prévisions concernant l'utilisation des services sont si précaires.

[Text]

GO Transit's main aim was to keep commuters out of their cars. GO trains are running at capacity during rush hours and the percentage of trips being diverted to public transit is limited only by the capacity of the rail system itself. GO bus service is also booming. The system has also eased the pinch on central urban housing supply. How would the road system handle commuters if the commuter rail service did not exist? How indeed?

Gentlemen, we are confident in the merits of our case. It is the NCC and the regions that we have strong doubts about. I thank you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you, Mr. Howey. While you were promoting a better transportation service it came to my mind that a few days ago I read in the paper that the mini-rail which was used during Expo for millions of people was sold at a bargain price.

I have on my list Mr. Isabelle and Mr. Baker. Dr. Isabelle.

• 1615

Mr. Isabelle: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Howey, I am going to talk about the Quebec side. I am more familiar with it than with the other side of the river regarding transportation.

How long have you been working on this—not this brief because I believe this brief is kind of an offspring of what you have been working on for a long time. How long have you been working on transportation?

Mr. Howey: Both Mr. Crépeau and I became involved in rapid transit a year ago this past January.

Mr. Isabelle: Tell me exactly why you got involved. Is it because you were jammed on the Aylmer Road or you were jammed going...

Mr. Howey: No. He was. I was not. I was jammed on the Ottawa side.

Mr. Isabelle: Yes. Anyway, it is a question of car jamming in the morning. Now is that the only reason why you got involved in this public transit system?

Mr. Howey: I speak for myself and I am sure I speak on behalf of the Quebec side as well. We got involved in public transit with the advent of the bus services being extended to the Nepean area. Even with the excellent bus service that does prevail in certain areas of Nepean we could see there was room for additional services supplied by some other method. Unfortunately on the Quebec side they only have the two roads to go and that in itself. Jacques got involved because of the implementation of bus services out their way as well.

Mr. Isabelle: Yes.

Mr. Jacques Crépeau (Member, Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee): Okay. If I could answer a little bit better. We were all caught in traffic jams and we were sitting right next to the rail track. This unused facility and another bridge across the Ottawa River seemed to be something that should be used. One of the things our involvement in this has done is that after a year of trying, as of January 1976—we first proposed it in January 1975—we were finally able to get bus service across the Champlain Bridge. The NCC had denied this. This service is limited

[Interpretation]

L'objectif principal du Go était de décourager les banlieusards à utiliser leur voiture. Aux heures de pointe, les trains du Go sont pleins et la fréquence des services n'a de limite que la capacité du système ferroviaire lui-même. Les services d'autobus du Go connaissent également un succès éclatant. Ce service a également soulagé la demande de logements au centre de la ville. A quoi se heurterait le transport routier de banlieu si la navette ferroviaire n'existait pas?

Messieurs, nous avons confiance dans les mérites du cas que nous présentons. Seules la CCN et l'administration régionale en doutent fortement. Je vous remercie.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci, monsieur Howey. Pendant que vous parliez d'un meilleur système de transport, je me suis souvenu d'avoir lu il y a quelques jours dans les journaux que le minirail dont on s'est servi pendant l'Expo 1967 pour transporter des millions de gens, venait d'être vendu à rabais.

J'ai sur ma liste M. Isabelle et M. Baker. Docteur Isabelle.

M. Isabelle: Merci, monsieur le président. Monsieur Howey, je vais parler du système de transport du côté du Québec, parce que je le connais plus.

Depuis quand vous occupez-vous... non pas de la rédaction de ce mémoire, parce qu'il résulte je crois d'un long travail, mais depuis quand étudiez-vous le système de transport?

M. Howey: En janvier dernier, il y a eu un an que M. Crépeau et moi-même avons commencé à nous intéresser au système de transport rapide.

M. Isabelle: Dites-moi exactement pourquoi vous vous y êtes intéressés. Est-ce parce que vous faisiez face à la circulation sur la route d'Aylmer ou sur celle de...

M. Howey: Non. Mon collègue, oui, mais pas moi. Je faisais face à la circulation d'Ottawa.

M. Isabelle: Oui. De toute façon, il s'agit de la congestion des routes le matin. Est-ce la seule raison pour laquelle vous vous êtes intéressés à ce système de transport en commun?

M. Howey: Je parle à titre personnel et certainement aussi au nom des représentants du Québec. Nous nous sommes intéressés au transport en commun lorsque les services d'autobus ont été étendus jusqu'à la région de Nepean. Même si le service d'autobus est excellent dans certains secteurs de Nepean, nous pensons qu'il est possible de fournir des services supplémentaires d'une autre façon. Malheureusement, il y a seulement deux routes pour se rendre au Québec et c'est un problème en soi. Jacques s'y est intéressé parce qu'on a aussi étendu le service d'autobus jusque dans le secteur où il vit.

M. Isabelle: Oui.

M. Jacques Crépeau (Membre du Comité de transport des citoyens de Nepean-Aylmer): Très bien. Permettez-moi d'ajouter des précisions. Nous nous trouvions toujours dans des embouteillages et nous pouvions voir la voie ferrée juste à côté de la route. Nous avons pensé qu'il faudrait se servir de cette installation et d'un autre pont traversant la rivière des Outaouais. Après un an d'effort, en janvier 1976, nous avons finalement obtenu que les autobus traversent le pont Champlain, ce que nous avions proposé en janvier 1975. La CCN avait refusé alors. A

[Texte]

now just to Tunney's Pasture but it has been a success. We know that with the Outaouais chemin d'aménagement we are going to be stuck probably for the next 20 years with just the Champlain Bridge, and just a two-lane Champlain Bridge, and our community cannot grow.

Mr. Isabelle: You made a study on transportation. There has been a population explosion in that area and that is very normal. Have you any statistics on how many people were leaving Aylmer and Lucerne in the morning to go to work in Ottawa. I know that in Hull 69.9 per cent of the people have to leave the boundaries or the city limits in the morning to go to work either in Ottawa or somewhere else. Have you any statistics about Aylmer-Lucerne?

Mr. Crépeau: Yes, ours is in the region of 70 per cent because Aylmer has no local industry to speak of and most of the employment until right now with the move to Hull has been in Ottawa. The major employment centres are Tunney's Pasture with over 20,000; Confederation Heights with 8,000; Booth Street with 12,000. We find our people are not going just to downtown Ottawa but they are going to these other centres and the only way they have is to use the Champlain Bridge. Over 70 per cent of our people have to leave Aylmer and go work in Ottawa.

Mr. Isabelle: The last statistics I saw on that was 74 per cent, but that was four months ago.

Mr. Crépeau: Right.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): A little louder, Dr. Isabelle, please.

Mr. Isabelle: In the last statistics it was more than 70 per cent. It was around 74 per cent, 74. something. Now, tell me what the reasoning is behind this. There is a lot of money involved in this transportation system. What is the total amount of money you would need for this scheme you are proposing?

Mr. Crépeau: Okay. For the full system which includes trackage, the improvements, everything, it is \$20 million. That is from Carp to the Horseshoe to Aylmer, and Almonte, too, for which we were given a quote by Canadian Pacific, they put that into their figures, also improvements to Almonte, but the reason this is so high is that on the Quebec side the rail tracks are only used to go up to the Bristol mines, and there are four trains a day or sometimes two trains a day, so the track has been left in a state of neglect. On the Ontario side it is ready to go really with the platforms and it involves very limited expenditures.

Mr. Isabelle: Do you believe any government, whether regional government or the NCC, would go along and spend \$20 million for a six month trial?

• 1620

Mr. Howey: No, no. Actually our costs of \$480,000 is a year's figure.

Mr. Isabelle: Oh, it is for a year, is it?

Mr. Howey: Not for six months. We know that in order to run a six month trial that we would have to give the railways a minimum period of time to get the equipment and to set up scheduling and platforms, etc. So it is only fair that we would give an estimate for a year.

[Interprétation]

l'heure actuelle, ces autobus se rendent seulement à Tunney's Pasture, mais le service a eu beaucoup de succès. Étant donné le schéma d'aménagement de l'Outaouais, nous savons que nous n'aurons pas d'autre pont que le pont Champlain durant les 20 prochaines années, et notre collectivité ne peut pas prendre d'expansion.

M. Isabelle: Vous avez effectué une étude sur le système de transport. La population a beaucoup augmenté dans cette région et c'est assez normal. Avez-vous des chiffres sur le nombre de gens partant d'Aylmer et de Lucerne chaque matin pour aller travailler à Ottawa. Je sais que 69.9 p. 100 de la population de Hull quitte la ville le matin pour aller travailler à Ottawa ou ailleurs. Avez-vous des chiffres au sujet d'Aylmer et Lucerne?

M. Crépeau: Oui, 70 p. 100 de la population quitte Aylmer le matin parce qu'il n'y a pas d'industrie locale et que la plupart des emplois se trouvent à Ottawa. Les centres principaux sont Tunney's Pasture, où se rendent 20,000 personnes; Confederation Heights, 8,000 et Booth Street, 12,000. Nos résidents travaillent non seulement dans le centre-ville d'Ottawa, mais aussi dans les autres centres et la seule voie d'accès est le pont Champlain. Plus de 70 p. 100 de notre population doit quitter Aylmer pour aller travailler à Ottawa.

M. Isabelle: D'après les dernières statistiques, il s'agissait de 74 p. 100, mais il y a déjà quatre mois de cela.

M. Crépeau: Exact.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Parlez un peu plus fort, docteur Isabelle, s'il vous plaît.

M. Isabelle: D'après les dernières statistiques, c'était plus de 70 p. 100. C'était environ 74 p. 100. Un montant d'argent considérable est consacré à ce système de transport. De quel montant auriez-vous besoin pour mettre sur pied le système que vous proposez?

M. Crépeau: Pour tout le système, qui comprendrait la construction de voies ferrées, les améliorations, etc., le montant s'élèverait à 20 millions. C'est-à-dire depuis Carp jusqu'à Aylmer et aussi Almonte, localité pour laquelle le Canadien Pacifique nous a donné un chiffre qui entre dans ces calculs; cela couvre aussi les améliorations à Almonte, mais si ce montant est si élevé, c'est parce que du côté du Québec, les voies ferrées ne sont utilisées que jusqu'aux mines de Bristol et les trains sont au nombre de 4 par jour ou parfois 2 de sorte que les voies sont dans un état d'abandon. Du côté de l'Ontario, il ne reste plus qu'à installer des quais, ce qui implique des dépenses très limitées.

M. Isabelle: Pensez-vous qu'une administration, qu'il s'agisse de l'administration régionale ou de la CCN, sera prête à dépenser 20 millions de dollars pour un projet expérimental d'une durée de six mois?

M. Howey: Non. En fait, les coûts de \$480,000 s'appliquent à une année.

M. Isabelle: Oh, c'est pour un an, n'est-ce pas?

M. Howey: Et non pas pour six mois. Pour mettre en place un service expérimental d'une durée de six mois, nous devons accorder aux compagnies ferroviaires un délai minimum qui leur permettra d'obtenir le matériel, d'installer des quais et d'établir des horaires, etc. Il est donc tout à fait normal de faire porter nos prévisions sur un an.

[Text]

Mr. Isabelle: Did you approach the CP and the CN on this to provide for the rolling stock?

Mr. Howey: Oh, yes, we have received excellent co-operation from both railways, as a matter of fact.

Mr. Isabelle: From CP and CN both.

Mr. Crépeau: Yes, both of them. We have been down to Montreal for meetings with them and everything.

Mr. Isabelle: I wonder whether you ever made the study that I made about 10 years ago on the monorail, a non-conventional system, not the one we know right now. I guess it would cost about \$2 million. How many miles of track and everything are in your project there?

Mr. Howey: On our project the total mileage is 70 miles approximately.

Mr. Isabelle: Seventy miles.

Mr. Howey: That is right. It is 35 miles from Almonte into Ottawa West and it is 10 miles on the Quebec side to Ottawa West and another approximately 30 to 35 miles from Carp.

Mr. Isabelle: Yes.

Mr. Howey: So you are looking at close to 70 to 80 miles.

Mr. Isabelle: Yes. I wish you luck because a few years ago I did make a kind of a proposal in that regard and the monorail, as I said before, the non-conventional actual system, it is a reverse overtrap—I will not go into these details—but nobody seemed to listen at the time. There was no population explosion and the cost was about something like \$1.2 million for a mile and half of track, rolling stock and everything. So, I wish you luck because it seems that whenever...

Mr. Howey: We need it!

Mr. Isabelle: ... there are some things popping up like this, nobody seems to listen. We have to live in this area to know how the problem is urgent because we are caught with the same system we had 25, 50 years ago and we had the first turnpike in the area called the Britannia turnpike which has become the Aylmer Road which is not wider than it was during the nineteen hundreds when the Prince of Wales opened something in Aylmer. Good luck, boys, I am behind you 100 per cent because something needs to be done around this area. Thank you.

Mr. Howey: Thank you very much.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you, Mr. Isabelle. I now have Mr. Baker, then Mr. Watson and Mr. Darling. Mr. Baker, please.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Mr. Chairman, to Mr. Howey, as I understand your proposal you would be coming in from Almonte to Carp to Ottawa West and from Aylmer into Ottawa West using an existing area in Ottawa West. Is that correct?

[Interpretation]

M. Isabelle: Est-ce que vous vous êtes adressé au CP et au CN afin d'obtenir le matériel roulant?

M. Howey: Bien entendu et, en fait, les deux compagnies ont fait preuve d'un excellent esprit de collaboration.

M. Isabelle: Et le CP et le CN.

M. Crépeau: Oui, les deux compagnies. Nous nous sommes rendus à Montréal pour rencontrer leurs représentants.

M. Isabelle: Je me demande si vous avez procédé à une étude que moi-même j'ai effectué voilà dix ans à propos du monorail, système non conventionnel qui diffère de celui que nous connaissons maintenant. Je crois que cela coûterait environ 2 millions de dollars. Sur combien de milles s'étendent les voies du projet que vous envisagez?

M. Howey: Elles s'étendent au total sur 70 milles environ.

M. Isabelle: Soixante-dix milles.

M. Howey: C'est exact. Il y a 35 milles entre Almonte et Ottawa-Ouest, 10 milles depuis le côté québécois jusqu'à Ottawa-Ouest et environ 30 à 35 milles à partir de Carp.

M. Isabelle: Oui.

M. Howey: Cela représente donc près de 70 à 80 milles.

M. Isabelle: Oui. Je vous souhaite bonne chance, car il y a quelques années j'avais présenté une proposition du même genre en ce qui concerne le monorail; il s'agissait, comme je viens de le dire, du système actuel non conventionnel, mais je n'entrerai pas dans tous les détails. Personne n'a semblé y attacher beaucoup d'importance à l'époque. L'explosion démographique n'avait pas eu lieu et le coût était de l'ordre de 1.2 million de dollars par mille et demi de piste, y compris le matériel roulant. Je vous souhaite donc bonne chance car il semble que chaque fois...

M. Howey: Nous en avons besoin!

M. Isabelle: ... qu'une idée de ce genre est dans l'air, personne ne semble y faire attention. Il faut vivre dans cette région pour connaître l'urgence du problème, car nous nous retrouvons avec le même réseau que celui qui existait il y a 25 ou 50 ans. La première grande route, qui s'appelait Britannia à l'époque, est devenue depuis le chemin d'Aylmer et elle n'est pas plus large qu'elle ne l'était durant les années 1900 lorsque le prince de Gales est venu inaugurer quelque chose à Aylmer. Bonne chance, les gars. Je vous soutiens à 100 p. 100, car il faut faire quelque chose dans cette région. Merci.

M. Howey: Merci beaucoup.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci, monsieur Isabelle. La parole est maintenant à M. Baker, suivi de M. Watson et de M. Darling. Monsieur Baker, je vous en prie.

M. Baker (Grenville-Carleton): Monsieur Howey, si j'ai bien compris votre projet, on partirait d'Almonte jusqu'à Carp et Ottawa-Ouest d'une part et d'Aylmer jusqu'à Ottawa-Ouest d'autre part en utilisant des voies qui existent déjà dans Ottawa-Ouest. Ai-je bien compris?

[Texte]

Mr. Crépeau: That is right.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): In the course of that journey, say from Carp, you could conceivably service the area of Bells Corners. You would be able to service the proposed development in the southern growth area in Nepean, and you would be able to service areas such as Glencairn, Stittsville and Richmond, I would think.

Mr. Howey: We would not draw very much from Richmond way because that is going across country, but we would draw from Kanata . . .

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I see. Kanata.

Mr. Howey: If you started at Carp, for instance, you would be also drawing, say, from Arnprior up the Valley line. Might I add that down in the States they tried out a system called the Lynwood line that runs from Lynwood, New Jersey into Philadelphia. It is fourteen and a half miles. The system started out and they thought they were only going to draw roughly 2½ miles on either side of the tracks. At the start point, they are drawing 20½ miles, and they are drawing 4½ miles on either side of the tracks.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I see. So, in other words, it seems to me that, at least in so far as the Ontario side of the river is concerned, the layout of the track, and that is the existing track . . .

Mr. Howey: That is right.

• 1625

Mr. Baker (Grenville-Carleton): . . . is not inconsistent with the development patterns that have been proposed by the Regional Municipality of Ottawa-Carleton . . .

Mr. Howey: That is right.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): . . . as the planning authority, at least at the moment, in the area.

In your submission, you talked about the drawing of people from these places into the centre town. Is there any value in this system that you are proposing—or have you made a study—in the reverse process?

Mr. Howey: Ah, there is.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): The reason I put that question to you, and the reason I am interested in this, is that I have felt for a long time that there seems to be a tendency on the part of the developers and those who are developing this area, at least on the federal government side, to pour more and more people, more and more buildings, and more and more facilities into what is known as the central core—I am now speaking of the Ontario side—and there seems to be a de-emphasis on what I think is, frankly, a necessity, in terms of their local planning feelings, in terms of the requirements for development of the places of employment for people. There seems to be a de-emphasis of this kind of facility into the outlying areas . . .

Mr. Howey: That is right.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): . . . that is, Goulburn Township, perhaps Rideau Township, certainly Nepean; and you are even going beyond that, into Lanark County, with your proposals.

[Interprétation]

M. Crépeau: C'est exact.

M. Baker (Grenville-Carleton): Le long de ce trajet qui partirait de Carp, par exemple, il serait concevable de desservir le quartier de Bells Corners. Vous pourriez desservir le futur quartier qui va se développer dans la zone sud, à Nepean, ainsi que les zones de Glencairn, Stittsville et Richmond.

M. Howey: Nous n'attirerions pas grand monde de Richmond, car c'est dans une direction transversale; en revanche nous attirerions des gens de Kanata . . .

M. Baker (Grenville-Carleton): Je vois. Kanata.

M. Howey: Si on partait de Carp, par exemple, on attirerait également des gens d'Arnprior et le long de la vallée. Permettez-moi d'ajouter qu'aux États-Unis, on a établi une ligne entre Lynwood, au New Jersey, et Philadelphie. Elle s'étend sur 14 milles et demi. Au début, ils ont pensé qu'ils n'attireraient une clientèle que dans un rayon de 2½ milles de chaque côté des voies. Au point de départ, ce rayon est de 20½ milles et de chaque côté des voies, il est maintenant de 4½ milles.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je vois. En d'autres termes, il semblerait que sur la rive ontarienne tout au moins, l'emplacement de la voie, c'est-à-dire la voie existante . . .

M. Howey: Exactement.

M. Baker (Grenville-Carleton): . . . s'intègre au programme d'aménagement proposé par la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton . . .

M. Howey: Exactement.

M. Baker (Grenville-Carleton): . . . l'organisme planificateur dans la région qui fait autorité tout au moins pour le moment.

Dans votre exposé, vous avez parlé de cette clientèle empruntant cette voie pour se rendre au centre-ville. L'inverse est-il possible?

M. Howey: Oui.

M. Baker (Grenville-Carleton): Si je vous pose cette question et si je m'y intéresse, c'est que depuis longtemps, j'ai le sentiment que les planificateurs, tout du moins au niveau fédéral, ont tendance à faire venir de plus en plus de gens, à construire de plus en plus d'immeubles et d'installations, dans ce qu'on appelle la zone centrale—je m'en tiens maintenant à la rive ontarienne—et il semble qu'il y ait un net recul au niveau de la planification locale, planification nécessaire à mon avis, étant donné les besoins de création d'emplois. Il semble que l'on ne songe plus à construire ce genre d'installations dans les zones périphériques . . .

M. Howey: Exactement.

M. Baker (Grenville-Carleton): . . . c'est-à-dire à Goulburn, peut-être Rideau et certainement Nepean; et vous allez encore plus loin en incluant le comté de Lanark dans vos propositions.

[Text]

Do you see this rail proposal as an instrument to assist in that kind of decentralization into outlying regions of business and governmental installations?

Mr. Howey: To give you an example: one of the reasons why we both joined forces is that we have people that reside on the Aylmer side of the river and work in such places as Bell's Corners and Carp and Kanata, in the small businesses up in that area. Okay? They have to struggle with the traffic on the Quebec side and then also struggle with it on the Ottawa side. Now all they do, if there is the unified force of the two units running, is get on in Aylmer and get off at Bell's Corners, and go to their places of employment; and the same would apply with Kanata. And the trend in the future is going to be more than 30 to 40 per cent of the work force going to the outside areas.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I see.

In the course of your submission, you used the words "go-transit", and you were speaking to the experiment that has been—well, it is much more than an experiment now; I guess it is the service that is now given to the metropolitan area in Toronto, and I think it is generally regarded as one of the most successful in the world. It is something akin to that kind of service that you have in mind for the National Capital Area. Am I right?

Mr. Howey: That is right. We are not being parochial in our approach because we realize that there are other railway lines in this area that could be brought into play, such as, we will say, from Kemptville. You also have the other line coming in from Smiths Falls via Richmond; then on the Quebec side, you have the Masson—Buckingham run, and you also have the Wakefield area.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): You have done a cost analysis, have you? In your statement, as I recollect from reading your brief, you have done a cost analysis which I think indicated, if I recollect correctly, that when you take into account the capital cost that would be necessary to operate a system over a period of time, the cost of the acquisition of rolling stock, and upgrading, that you were at least competitive and perhaps had an advantage as opposed to the extension of the bus systems...

Mr. Howey: That is right.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): ... not to mention the use of fossil fuels and other things.

So that there are, as I understand your case, advantages of cost and advantages in energy saving.

• 1630

Finally, Mr. Chairman, how do you see your system fitting into a road transit system? The reason I ask that question is that it seems to me you are going to have to use a feeder facility to bring people, in the case of the example you mentioned, the 4.5 miles into where the tracks are located. How do you see that fitting into that?

Mr. Howey: This is one of the things that we tried to get the region to work with us on. Unfortunately, we have been stonewalled by the subject, but anyhow, we figure that if you have a small dial-a-bus in operation, it can act as a feeder. Your costs are a lot cheaper when you are running a shorter distance for a bus system which is their basis of 4.6 miles, that is when they are clearing a profit. They show rail operations on the basis of 7.8 or 7.6, so therefore it shows that more people would prefer to travel by rail than they would by bus.

[Interpretation]

Pensez-vous que cette proposition de transport ferroviaire serve à ce genre de décentralisation des emplois gouvernementaux et privés vers les régions périphériques?

M. Howey: Je vais vous donner un exemple. Si nous avons uni nos forces, c'est parce que nous avons des résidents d'Aylmer, par exemple, qui travaillent dans de petites entreprises se trouvant à Bells Corners, Carp et Kanata. Il leur faut affronter la circulation aussi bien sur la rive québécoise que sur la rive ontarienne. Si nous réussissons à unir nos forces, ils n'auront plus qu'à monter à Aylmer et à descendre à Bells Corners pour se rendre à leur travail, la même chose pour Kanata. Les prévisions indiquent que plus de 30 à 40 p. 100 de la population active travaillera bientôt dans les régions périphériques.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je vois.

Dans votre exposé, vous avez mentionné l'expérience du «go-transit»... en fait il ne s'agit plus vraiment d'une expérience, c'est le service offert maintenant dans le Toronto métropolitain et se classant parmi les meilleurs du monde. C'est un peu similaire au genre de service que vous songez mettre en place dans la région de la Capitale nationale. Nest-ce pas?

M. Howey: C'est exact. Nous ne voulons pas nous limiter et nous savons qu'il y a d'autres lignes de chemins de fer dans cette région qui pourraient être utilisées comme celle, disons, de Kemptville. Il y a aussi l'autre ligne venant de Smiths Falls et passant par Richmond; et sur la rive québécoise, il y a la ligne reliant Masson à Buckingham et celle de la région de Wakefield.

M. Baker (Grenville-Carleton): Vous avez fait une étude des coûts, n'est-ce pas? Dans votre document, si ma mémoire est exacte, vous dites que, compte tenu des dépenses d'investissements nécessaires à l'exploitation d'un tel réseau pendant un certain temps, des frais d'acquisition de matériel roulant et d'entretien, le prix de revient sera comparable si ce n'est inférieur à une expansion des réseaux d'autobus...

M. Howey: Exactement.

M. Baker (Grenville-Carleton): ... sans parler de l'utilisation de combustibles fossiles et d'autres facteurs.

Si je comprends bien, cela représente donc aussi bien des avantages pécuniaires qu'énergétiques.

Pour finir, monsieur le président, comment voyez-vous votre réseau s'intégrer à un réseau de transport routier? Si je pose cette question, c'est qu'il me semble qu'il vous faudra avoir recours au réseau routier pour amener jusqu'au train ces voyageurs se trouvant dans un rayon de quatre milles et demi. Comment voyez-vous la chose?

M. Howey: C'est un des problèmes que nous avons essayé de régler avec les responsables régionaux. Malheureusement, nous n'avons pas trouvé de véritable solution, mais nous pensons qu'un petit système de télébus pourrait faire l'affaire. Les frais sont beaucoup moindres pour un autobus sur une courte distance et, selon les chiffres, une base de 4.6 milles correspond à un bénéfice. Pour le rail, la base est de 7.8 ou de 7.6 milles, démontrant par conséquent que la majorité des voyageurs préfèrent le rail au bus.

[Texte]

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Then how about the region? You mention the region has had some difficulty in accepting this particular proposal and the NCC, but you are talking about a movement through more municipalities than that. At least on the Ontario side you are talking about movement through the township of Nepean and Goulbourn, the rate payers generally in Glencairn and Nepean. Have you taken this proposal to the ratepayers groups of those municipalities?

Mr. Howey: No, we have not tried to do this on the political route in any way. We want to get our venture going, but if it means getting it going the way the region has just done recently in their announcement on curtailment of Sunday services, we do not want that sort of publicity at all. We want to be able to do this on our own merits. We want to be able to show people that there is the need and the desire for complementary systems of transit.

M. Baker (Grenville-Carleton): Now that you have had the attitude of...

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Would that be your last question, Mr. Baker? Your time has expired.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): You have come to this committee, which has within its jurisdiction the power to make certain recommendations on development of the area and transit, do you plan anything beyond this? For instance, have you gone to the Ontario government?

Mr. Howey: Yes, we have...

Mr. Baker (Grenville-Carleton): And what is their attitude?

Mr. Howey: We met with Mr. James Snow on January 16.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): That is the Minister of Transportation.

Mr. Howey: Yes, the Minister of Transportation. We had a very cordial meeting with the gentleman, but he said that he would have to wait to see the results of the latest regional transit appraisal study before committing himself in any way. This report has been issued and as far as I can gather, it is not all that public because there has not been much said about the report having been issued. I might add that I have read that report and they sure do not give heavy rail very much hope in that report at all. They go along with light rail, which is the streetcar type of operation. If you are looking at that, you are looking at a cost of \$375,000 per unit and then you are going to look at another cost of \$7.2 or \$7.5 million per mile for the system. This is a lot more expensive in the long run than what we are suggesting.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): You are using existing technology in heavy rail.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you. I have on my list the names of Mr. Watson, Mr. Darling, Senator McDonald and Mr. Lefebvre. Mr. Watson.

Mr. Watson: Yes, just following on from Mr. Baker's question on using existing rail equipment, I would be very interested in knowing where you located it.

[Interprétation]

M. Baker (Grenville-Carleton): Quel est alors le point de vue de la région? Vous avez dit que cette proposition n'avait pas été acceptée très favorablement par la région et par la CCN, mais il s'agit d'un réseau qui impliquerait beaucoup plus de municipalités que cela. Ne serait-ce que du côté ontarien, cela toucherait Nepean et Goulbourn, et d'une manière générale les contribuables de Glencairn et de Nepean. Avez-vous fait part de cette proposition aux différents groupes de ces municipalités?

M. Howey: Non, nous n'avons pas du tout choisi la voie politique pour ce faire. Nous voulons le succès de notre entreprise, mais si cela nous oblige à accepter comme tout dernièrement la décision de la région de réduire le service le dimanche, nous n'avons que faire de ce genre de publicité. Nous voulons y arriver tout seuls. Nous voulons arriver à démontrer à la population que des réseaux complémentaires de transport sont nécessaires et souhaitables.

M. Baker (Grenville-Carleton): Maintenant que vous connaissez la position de...

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Est-ce que cela sera votre dernière question, monsieur Baker? Votre temps est écoulé.

M. Baker (Grenville-Carleton): Vous êtes venu témoigner devant ce comité qui a le pouvoir de faire certaines recommandations concernant l'aménagement de la région et les transports. Êtes-vous allé plus loin? Avez-vous, par exemple, contacté le gouvernement ontarien?

M. Howey: Oui...

M. Baker (Grenville-Carleton): Et quelle a été sa réponse?

M. Howey: Nous avons rencontré M. James Snow le 16 janvier.

M. Baker (Grenville-Carleton): C'est le ministre des Transports.

M. Howey: Oui, le ministre des transports. Notre réunion a été très cordiale, mais il nous a dit qu'il lui faudrait attendre les résultats de la dernière étude d'évaluation des transports régionaux avant de s'engager de quelque manière que ce soit. Ce rapport a été publié et je n'ai pas l'impression qu'il soit si public que cela, car sa publication elle-même n'a pas été annoncée. J'ajouterai que je l'ai lu et que l'enthousiasme pour le transport ferroviaire n'est pas du tout délirant. Il est plutôt favorable au transport par tramway. Cette perspective va chercher dans les \$375,000 par unité avec un coût de \$7.2 à \$7.5 millions de dollars par mille de voie. A long terme, c'est beaucoup plus onéreux que ce que nous proposons.

M. Baker (Grenville-Carleton): Parce que vous utilisez le matériel ferroviaire déjà existant.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous remercie. J'ai sur ma liste les noms de MM. Watson, Darling, du sénateur McDonald et de M. Lefebvre. Monsieur Watson.

M. Watson: Au sujet de ce matériel ferroviaire existant, j'aimerais savoir où il se trouve, d'après vous.

[Text]

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Could you speak into the mike.

Mr. Watson: I have had a number of meetings on the subject recently and it is my information that there is no such equipment available anywhere in North America. If you have located some, I would be interested in hearing where it is.

Mr. Howey: We have. Actually, this is why we are suggesting tying up the equipment for six months because we know we could not get it for the summer months, we know either Ontario Northland and or Algoma Central has the possibility of spare equipment during the winter times.

Mr. Watson: The trains that they would use on the service to Churchill?

Mr. Howey: I could not honestly say. All I know is that Algoma Central are the push-pull type, similar to the go-train operations in Toronto.

An hon. Member: They have double-ended coaches and...

• 1635

Mr. Watson: Have you calculated the cost of acquiring railcars? What is the projected capital cost of the railcars that you would use if this were not just an experiment?

Mr. Crépeau: Basically, it was calculated at \$750,000 per piece of equipment.

Mr. Watson: That is for a 150-passenger car, is it?

Mr. Crépeau: No, I do not think so. It was between 94 and 100. But this could be brought down because there are companies, such as Bombardier and other Canadian companies, that want to get into this type of market. I think that, by getting another commuter rail service, so that they could sell their product to more than one municipality or whatever, it would expand the market in Canada, create jobs and bring down the costing.

Mr. Watson: So your calculations are based on self-propelled cars which would seat upwards of 150 people and would cost approximately \$750,000?

Mr. Crépeau: Right. But that would go over a 35-year period, so it is not exactly like a bus.

Mr. Howey: Also, might I add that one of the things that we would advocate in this system would be centre-opening doors with the ramp ways built in such a way that a person who is a wheelchair case would have access to the unit itself; because, as you know, when you go on a streetcar, there is no way that a person who is a wheelchair case can get on to the bus or streetcar. They are using this sort of system down in Lynwood, New Jersey.

Mr. Watson: Could you go into some detail about the transit corridor concept that we have heard discussed here, from the point of view of the NCC on one or two occasions. It seems that their corridor does fit in, to some extent, with yours in that it is southeast and then northwest—and Aylmer is to the northwest.

Mr. Howey: Like the sign of Zorro.

Mr. Crépeau: What the NCC suggested in *Tomorrow's Capital* was to use a rapid transit system from Lucerne into Carlsbad Springs and then to use a conventional type of system from Gatineau to Kanata, and we are using part of that facility. Their rapid transit system goes more into the north of the Lucerne sector than is right now inhabited.

[Interpretation]

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Pourriez-vous parler dans le micro.

M. Watson: J'ai participé à un certain nombre de réunions à ce sujet dernièrement et d'après mes renseignements un tel matériel n'existe nulle part en Amérique du Nord. Si vous avez pu en trouver, j'aimerais savoir où?

M. Howey: Nous en avons trouvé. En fait, nous proposons l'utilisation du matériel pendant six mois, car nous savons que nous ne pourrions pas l'avoir pendant les mois d'été, nous savons que l'Ontario Northland et l'Algoma Central peuvent prêter du matériel excédentaire durant les mois d'hiver.

M. Watson: Les trains utilisés sur la ligne de Churchill?

M. Howey: En toute franchise, je ne pourrais vous le dire. Tout ce que je sais, c'est qu'Algoma Central a du matériel similaire à celui utilisé à Toronto.

Une voix: Elle a des wagons doubles...

M. Watson: Avez-vous calculé combien vous coûterait chaque wagon? Quel investissement cela représenterait-il, si ce n'était pas simplement une expérience?

M. Crépeau: Nous avons calculé qu'en gros cela coûterait \$750,000 par wagon.

M. Watson: Par wagon de 150 places, n'est-ce pas?

M. Crépeau: Non, je ne le pense pas. Des wagons pouvant contenir de 94 à 100 voyageurs. Mais ce prix pourrait être réduit, car des compagnies canadiennes comme Bombardier s'intéresse à ce genre de marché. La création d'un nouveau réseau leur permettrait de vendre leurs produits à plus d'une municipalité, le marché grandirait au Canada, créant des emplois et réduisant le prix de revient.

M. Watson: Vous avez donc basé vos calculs sur l'utilisation d'autorails pouvant recevoir jusqu'à 150 personnes et coûtant environ \$750,000?

M. Crépeau: Exactement. Mais leur durée de vie serait de 35 ans, ce qui n'est pas exactement celle d'un autobus.

M. Howey: J'ajouterais également que nous préconisons l'utilisation de voitures avec portes centrales, la rampe d'accès étant construite de telle façon que cela ne pose aucun problème pour les voitures d'infirmités; car, comme vous le savez, il est absolument impossible à une personne en voiture d'infirme de monter dans un tramway ou dans un bus. C'est le système adopté à Lynwood au New Jersey.

M. Watson: Pourriez-vous nous donner des précisions sur ce corridor de transport que vous proposez. Il semble correspondre dans une certaine mesure à celui proposé par la CCN dans la direction sud-est, puis nord-ouest, puisque Aylmer est au nord-ouest.

M. Howey: Comme le signe de Zorro.

M. Crépeau: Dans la Capitale de demain, la CCN a proposé l'utilisation d'un réseau de transport rapide reliant Lucerne à Carlsbad Springs et ensuite l'utilisation d'un type de réseau classique reliant Gatineau à Kanata, et nous en utilisons une partie. Son réseau de transport rapide s'étend au nord du secteur de Lucerne encore inhabité.

[Texte]

The NCC foresaw Lucerne or Aylmer having a population of 100,000 people in the year 2000, but probably according to the *Outaouais Schéma d'aménagement* this will not be realized as the growth area is going to be Gatineau. Our rail service serves the existing people in Aylmer and where new construction is going to be, because to put in the services and everything would be just on the Aylmer section. It would not make any sense at this moment, I believe, to go right into a...

Mr. Watson: The existing population there is how much, that would be served on the Aylmer side of the river?

Mr. Crépeau: We have 25,000 or 23,900, according to this, plus we could draw as far as Pontiac County at our terminal line.

Mr. Watson: How many miles are there on the Quebec side?

Mr. Crépeau: Roughly eight miles, really.

Mr. Watson: And how close to downtown would it come?

Mr. Crépeau: It would come in at Ottawa West, which is about six blocks from downtown.

Mr. Watson: Where is the Ottawa West station?

Mr. Howey: At Bayview and Scott streets, sir.

Mr. Crépeau: The Lebreton Flats area.

What it would do, too, if you are talking about putting people into Lebreton Flats, is that it would service them quite well; and there is also the Woodroffe demonstration project, where there has been talk about putting quite a few people, too; an extra 14,000. That would service these people well, too.

Mr. Watson: And is there any way of this being linked with the Carlsbad one going out to the southeast, then?

Mr. Crépeau: Yes, it could be.

Mr. Watson: Where would it be linked?

Mr. Crépeau: It would be linked at the Ottawa station.

• 1640

Mr. Watson: At the Ottawa station?

Mr. Crépeau: At the Ottawa station.

Mr. Howey: Unfortunately, years ago, the railway tracks were taken from the downtown core area. That was one of the cardinal sins of the day and is still a cardinal sin. If there were two tracks running back into the old Union Station, and people could get out on the other side, where the Chateau Laurier is, and come up where the streetcars used to turn around, you could have an ideal commuter rail service right into the heart of the city. The line is still there. There is still room for two tracks.

Mr. Watson: All of your plans are based on an ever-increasing population for Ottawa, but that may not necessarily occur. What happens to your plans if the Ottawa population stabilizes around where it is now?

Mr. Crépeau: On the Aylmer side, they are used basically to serve the population that is already there. No matter if we go to 100,000, it looks as if we will have just one bridge, in what we can close proximity, which will serve our people working in the West End, or in Kanata, or Carp or Bells Corners. So we see it as an immediate solution which will also help very much in future planning and which, I think, will influence where people want to live, so that they have rapid access to their place of employment.

[Interprétation]

La CCN avait prévu une population de 100,000 habitants pour Lucerne ou Aylmer en l'année 2000, mais selon le Schéma d'aménagement de l'Outaouais, c'est fort peu probable, puisque la croissance se produira dans la région de Gatineau. Notre service ferroviaire dessert la population actuelle d'Aylmer et les nouveaux lotissements. Il serait absurde pour le moment de vouloir aller jusqu'à...

M. Watson: Quelle serait la population qui serait desservie à l'heure actuelle dans la région d'Aylmer?

M. Crépeau: Les chiffres varient de 23,900 à 25,000 plus tous ceux que nous pourrions attirer du comté de Pontiac à notre terminus.

M. Watson: Combien y a-t-il de milles sur la rive québécoise?

M. Crépeau: Environ 8 milles.

M. Watson: Et la ligne passerait à quelle distance du centre-ville?

M. Crépeau: Elle passerait à Ottawa-Ouest, c'est-à-dire à environ six pâtés de maisons du centre-ville.

M. Watson: Où se trouve la gare d'Ottawa-Ouest?

M. Howey: Au coin des rues Bayview et Scott, monsieur.

M. Crépeau: Dans les plaines Lebreton.

Cela desservirait donc également très bien les habitants des plaines Lebreton, ainsi que les 14,000 participants au projet de démonstration de Woodroffe dont il est question.

M. Watson: Et serait-il possible d'assurer la liaison avec la ligne de Carlsbad partant vers le sud-est?

M. Crépeau: Oui, tout à fait.

M. Watson: Où se ferait cette liaison?

M. Crépeau: Elle se ferait à la gare d'Ottawa.

M. Watson: A la gare d'Ottawa?

M. Crépeau: A la gare d'Ottawa.

M. Howey: Malheureusement, il y a des années, les voies ont été arrachées du centre-ville. C'était l'un des péchés capitaux de l'époque, ce l'est toujours. Si les deux voies existaient toujours, dans la vieille gare de l'Union, les gens pourraient sortir de l'autre côté, près du Château Laurier et déboucher là où les anciens tramways faisaient demi-tour; ce serait un service de banlieue idéal en plein centre-ville. La ligne existe toujours, il y a toujours la place pour deux voies.

M. Watson: Tous vos plans prévoient une augmentation constante de la population d'Ottawa, mais cela ne se produira pas forcément. Que deviennont vos plans si la population d'Ottawa se stabilise à son niveau actuel?

M. Crépeau: Du côté d'Aylmer, nos plans veulent avant tout servir la population qui y vit déjà. Même si nous parvenons à 100,000 personnes, il semble que nous devrions nous contenter d'un seul pont à proximité immédiate et que les gens devront emprunter ce pont, qu'ils travaillent dans l'Ouest, à Kanata, à Carp ou à Bells Corners. Nous envisageons donc cela comme une solution immédiate qui s'avérera très utile pour toute planification future et qui peut pousser les gens à choisir leur quartier en raison des voies de communication entre leur maison et leur travail.

[Text]

Mr. Howey: Another thing too. In the region's report, their figures show the population projection as a certain amount. We are being kind of low in our estimates, on purpose, because we do not want to be accused of being over.

Mr. Watson: On page 9 of your brief, you refer to:

The Guelph line diverted about 80 per cent from highway automobile driving. Only 13 per cent formerly used bus transit from Guelph...

This figure seems to be higher than other statistics I have seen along these lines, about the percentage of people that switch from one mode to train traffic. It seems higher in this instance. Presumably what has happened there, because not that many people use the Guelph line, is that they have taken a poll of the people on that train and found that 80 per cent previously had used automobiles. That is all that means.

Okay, now, the final one. On page 11, you are referring to the high, hidden, subsidized costs of highway travel which we all, I think, appreciate. How does this enter into your comparative statistics? When you are arguing that the NCC and region are wrong, are you saying they are wrong because you are using, in your figures, all these highway indirect subsidy costs, the original cost of the highway and the cost of the money used to build the highway, et cetera? Is that how you have arrived at a position where you say the NCC are wrong with their nine times and sixteen times?

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): This will be the last question.

Mr. Ralph Starr (Member, Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee): Mr. Watson, this pertains to the capital costing.

Mr. Watson: So you have used the cost of the highway network in Ottawa, or in the area served by this train. You have used that in your response to the NCC and the region. Is that correct?

Mr. Starr: The NCC and the region have not delineated the capital costing of their bus service, and that is the only reason for pointing this out.

Mr. Watson: Yes, okay.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Now, we have Mr. Darling, Senator McDonald and Mr. Lefebvre. Mr. Darling.

Mr. Darling: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I am not too knowledgeable. I do not live right in the region at all, but certainly I am more than interested in your submission and the idea of rapid transit for the capital region. Of course, as it has been pointed out by previous speakers, and I think Mr. Watson came up with a very good one, suppose you do reach a level where the capital has almost reached its capacity in population, although I am pessimistic enough that I do not think it is going to, that government is going to get greater and more expensive, along with gasoline and other things. I am certainly surprised that the regional council would not have been more enthusiastic with your submission, the idea that rapid rail service is very important and what we would hope would be the solution. Again, of course, you have brought in the high cost of highways, which are already there, and we are well aware that a great many taxpayers are subsidizing them other than the drivers. Of course, it comes back to the great horrendous cost of airports and air travel, which are

[Interpretation]

M. Howey: Autre chose. Dans le rapport de la région, on trouve certaines prévisions démographiques. Nos prévisions sont très prudentes, à dessein, car nous ne voulons pas être accusés d'exagérer.

M. Watson: A la page 9 de votre mémoire, vous dites:

La ligne de Guelph a supprimé environ 80 p. 100 de la circulation automobile sur la route. Auparavant, 13 p. 100 seulement utilisaient le service d'autobus de Guelph...

Ce chiffre semble plus élevé que ceux que j'ai vus pour le pourcentage de la population qui a décidé d'emprunter le chemin de fer. J'imagine que c'est parce que peu de personnes utilisaient la ligne de Guelph, on a dû faire un sondage parmi les passagers du train et l'on s'est aperçu que 80 p. 100 d'entre eux empruntaient autrefois l'automobile. Voilà tout ce que cela veut dire.

D'accord; une dernière question. A la page 11, vous parlez des coûts élevés, cachés et subventionnés des déplacements sur routes; c'est une chose que nous comprenons tous. Quelle place cela occupe-t-il dans vos statistiques comparées? Lorsque vous dites que la CCN et la région ont tort, vous dites qu'elles ont tort parce que vos chiffres se fondent sur tous ces coûts subsidiaires indirects, les coûts de construction de la route, les coûts de financement de cette construction, etc. Est-ce à partir de là que vous en arrivez à dire que la CCN a tort lorsqu'elle multiplie les coûts par 9 et par 16?

Le coprésident (sénateur Deschatelets): C'est votre dernière question.

M. Ralph Starr (membre du Comité des transports des citoyens de Nepean-Aylmer): Monsieur Watson, il s'agit de coûts en capital.

M. Watson: Vous êtes donc parti du coût du réseau de routes d'Ottawa ou de la région desservie par ce train. C'est sur cette base que vous avez répondu à la CCN, n'est-ce pas?

M. Starr: La CCN et la région n'ont pas déterminé le coût en capital de leurs services d'autobus et c'est la raison pour laquelle nous soulignons cela.

M. Watson: Oui, d'accord.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Les prochains orateurs seront M. Darling, le sénateur MacDonald et M. Lefebvre. Monsieur Darling.

M. Darling: Merci, monsieur le président. Messieurs, je connais mal la question. Je ne vis pas dans cette région, mais cela ne m'empêche pas de m'intéresser fort à votre exposé et à l'idée d'un système de transport rapide pour la région de la Capitale. Bien sûr, comme plusieurs l'ont dit, M. Watson, entre autres, et très bien, supposons que la Capitale arrive à sa pleine capacité démographique—personnellement, je suis assez pessimiste pour ne pas le craindre—et que le gouvernement devienne plus important et plus onéreux, comme l'essence et d'autres choses. Je suis étonné que le conseil régional n'ait pas montré plus d'enthousiasme pour votre idée d'un service de chemin de fer rapide; c'est très important, il faut espérer que cela constituera la solution. Bien sûr, vous avez parlé du coût des routes qui existent déjà et nous savons tous qu'un grand nombre de contribuables, qui ne sont pas conducteurs, subventionnent ces dernières. Bien sûr, dans le même ordre d'idée, on peut parler des coûts effrayants des aéroports et du transport aérien qui sont subventionnés à

[Texte]

subsidized tremendously, and I have heard rail officials point this out. I believe you mentioned the CPR and the CNR, and I assume both roadbeds would be used, in other words, some CPR and some CNR.

Mr. Howey: That is right.

• 1645

Mr. Darling: They are quite optimistic and feel that it is a viable project.

Mr. Howey: That is right. As a matter of fact, might I tell you one thing the region did to us—and I do not know why, as well as the NCC—they took the costs that we obtained from the CPR—we asked them to give us the costing from Aylmer, Carp and Almonte—they took that figure and related it to just Carp and Aylmer. They did not bother about the other area at all. Naturally this is going to increase your operating costs and everything else. Why this was done, we do not know. We met with them back on November 20, and we were handed a draft little report—what they call a draft report anyways—and, of course, we left the meeting. We are not professionals in any way, shape or form, we are just simple lay people, trying to do something for this region. Then we sent out a letter of rebuttal and pointed out to them that they did not show their expropriation costs to buy land; they did not show how much it is going to cost to put in one mile of road system for their buses or anything else, and they still have not. We had a meeting with them back on May 25 at which time we heard the same symphony, and once again, no reply. So, this is why I say, gentlemen, we have reached the point that we are frustrated, but at the same time, we want to pursue the matter because we know that there is room for a viable transit system to operate hand in hand.

Mr. Darling: You would hardly expect them to agree with everything you say and to give you proper figures if they are diametrically opposed to it, which it would seem they are.

There is one other thing. What about the City of Ottawa, the City Council of Ottawa, have any of you talked to them? How do they look at this?

Mr. Crépeau: We have talked to individual members of the City of Ottawa and basically they are in favour of this. They want to stop, let us say, the asphalt sprawl and everything, that draws more and more cars into their City, but it was hard for any politician to look at this bureaucrats' report that said that rail costs 18 times as much and come out and say, I am a commuter-rail fan. We also thought when we gave it to the NCC and the Joint Committee as such, that it was going to get an impartial treatment, and we were really surprised and amazed, that it did not get it. Luckily we had Mr. Ralph Starr join us, who is a transportation economist, and he was able to get all of the figures and everything else. Everything we have said we can back up and basically most of the things we are using are from OC Transpo, from what they used as their breakdown.

Mr. Darling: I am not sure who it was mentioned the roadbed which went into the new palace of confrontation and the think tank over there, which is not a hell of a lot of good from what has come out of it...

[Interprétation]

l'excès et j'ai entendu des porte-parole des chemins de fer le souligner. Vous avez parlé du CP et du CN; j'imagine qu'on ferait appel à chacune de ces deux compagnies.

M. Howey: C'est exact.

M. Darling: Elles sont optimistes et pensent que l'entreprise serait viable.

M. Howey: C'est exact. En fait, je vais vous parler d'une chose que la région et la CCN nous ont fait, je ne sais pas pourquoi; nous avons demandé au CP de nous préparer une analyse des coûts pour Aylmer, Carp et Almonte; la région et la CCN ont appliqué ce chiffre à Carp et Aylmer seulement. Elles ne se sont pas occupées du troisième secteur. Bien sûr, cela va faire augmenter les coûts d'exploitation et tout le reste. Je ne sais pas pourquoi cela a été fait. Le 20 novembre, nous les avons rencontrées et elles nous ont donné un petit projet de rapport, ce qu'elles appellent un projet de rapport et, bien sûr, nous avons quitté la réunion. Nous ne sommes pas des professionnels, pas du tout, nous sommes des profanes qui essayons de faire notre possible pour cette région. Nous avons envoyé une lettre de protestation et nous leur avons expliqué qu'elles ne tenaient pas compte des coûts d'expropriation, des coûts de construction d'un mille de route pour leurs autobus et tout le reste; cela n'est toujours pas fait. Nous les avons revues le 25 mai, elles nous ont joué la même symphonie et, une fois de plus, elles ne nous ont pas répondu. Messieurs, comme je l'ai dit, aujourd'hui nous avons un fort sentiment de frustration, mais cela ne nous empêche pas de vouloir continuer, car nous savons qu'un système de transit parallèle peut fort bien fonctionner.

M. Darling: Vous ne pouvez pas vous attendre à ce que ces deux organismes soient d'accord avec tout ce que vous dites et vous soumettent des chiffres exacts si leur position est diamétralement opposée à la vôtre, ce qui semble le cas.

Autre chose. Avez-vous parlé avec la ville d'Ottawa, le Conseil de ville d'Ottawa? Quelle est sa position?

M. Crépeau: Nous avons parlé à certains membres de la ville d'Ottawa qui, dans les grandes lignes, sont en faveur de ce projet. Ils veulent arrêter la marée d'asphalte qui attire de plus en plus d'automobiles dans leur ville, mais, pour n'importe quel homme politique, il est dur de lire ce rapport de fonctionnaire qui prétend que le chemin de fer coûte 18 fois plus cher et de se déclarer ensuite partisan des trains de banlieue. De même, lorsque nous avons soumis le projet à la CCN et au Comité mixte, nous pensions qu'il serait jugé impartialement et nous avons été surpris, étonnés, de constater que ce n'était pas le cas. Heureusement, M. Ralph Starr s'est joint à nous, c'est un économiste spécialisé dans les transports et il a pu nous obtenir tous les chiffres et tous les documents dont nous avons besoin. Nous pouvons prouver tout ce que nous avons dit et la plupart de nos informations proviennent d'OC Transpo, de son bilan.

M. Darling: Je ne sais pas qui a parlé de la voie qui aboutit au nouveau palais de la confrontation, à ce réservoir des cerveaux, qui n'a pas l'air de valoir grand chose d'après ce qu'on a vu...

[Text]

Mr. Baker (Grenville-Carleton): The third Parliament.

Mr. Darling: The third Parliament, but the one seems to make all the decisions. That roadbed is still available and track could be put in there ...

Mr. Howey: That is right.

Mr. Darling: Is this correct?

Mr. Howey: That is right, it could be. There is room left to put in two tracks.

Mr. Darling: Is this in your super plans or ...

Mr. Howey: That is our future goal, but let us get the thing started now. We cannot afford to wait another year in respect of transit in this region at all.

Mr. Darling: Yes, I think ...

Mr. Crépeau: Okay. Before we suggested a full master plan saying let us have rail here or rail there, we wanted to do it on a smaller scale because what we have with bus service is an existing service. We wanted to make this an existing service and not commit the region to a massive inflow of funds. If it worked on this basis, and since we were concerned citizens of Aylmer and Nepean, we figured these are the places to start, and if it is good, then let it spread and serve other areas.

• 1650

Mr. Darling: Certainly the way Ottawa is growing in the outlying areas, but again is there going to be a great many people who prefer to drive in the traffic? After all, we have a lot of people who have preferred parking places in the central part of the City of Ottawa and therefore they are going to still come in. If that was more difficult they might think twice about leaving their cars.

Mr. Howey: I can give you one example. A year ago the Department of National Defence headquarters had something like 1,500 parking spots up for the taking at approximately \$25 per person. Before the deadline, which was the 1st of April, they had something like 500 takers. That meant the other 1,000 were going to take public transit. Therefore, if you put the service there, it is bound to be successful. Right now, to give you an example of public transit, two years ago out in our area we started out with two express buses. We now have one every ten minutes. Are we going to go to one every five minutes or every three minutes; because where can they travel? The NCC has come out and said, "I am sorry, you can no longer use the western parkway." I asked one of the regional transportation officials, "What would you do?" He said, "Use Scott Street." I said, "Where are you going to put them on Scott Street? It is already at 95 to 100 per cent capacity right now." He said, "We will widen it on Scott Street somehow or other". This is their mentality.

Mr. Crépeau: In the long run I think fewer people are going to be taking their cars to work. I think part of this is the federal policy of a reduction in parking spaces, charging for parking, the increased gasoline price, the increased insurance price, and everything else. So, I think it is a step in the right direction for the future. People will still have to get to work, but they will not be using their cars to do it.

[Interpretation]

M. Baker (Grenville-Carleton): Le troisième Parlement.

M. Darling: Le troisième Parlement, mais qui semble prendre toutes les décisions. Cette voie existe toujours, on pourrait y mettre des rails ...

M. Howey: C'est exact.

M. Darling: Est-ce exact?

M. Howey: C'est exact, c'est possible. Il reste assez de place pour installer deux voies.

M. Darling: Que cela fasse partie de votre super-plan ou ...

M. Howey: C'est un objectif futur, mais il vaudrait mieux commencer dès maintenant. Nous ne pouvons nous permettre d'attendre une année de plus pour régler les problèmes de transport de cette région.

M. Darling: Oui, je pense ...

M. Crépeau: D'accord. Avant de proposer un plan d'ensemble complet prévoyant des voies ici et des voies là, nous voulions faire un essai sur une plus petite échelle, puisque le service des autobus existe déjà. Nous voulions profiter du service existant pour ne pas imposer à la région une importation massive de fonds. Ainsi, puisque nous nous préoccupions des citoyens d'Aylmer et de Nepean, nous pensions qu'il fallait commencer de cette façon, que si les résultats étaient bons, le système pourrait être étendu ensuite à d'autres régions.

M. Darling: Quand on voit Ottawa s'étendre à la périphérie, ... de toute façon, il y aura toujours beaucoup de gens qui préféreront conduire dans la circulation. Après tout, beaucoup de gens ont des stationnements réservés au centre de la ville d'Ottawa et ils continueront à venir en voiture. S'il était plus difficile de stationner, ils y repenseraient à deux fois et abandonneraient peut-être la voiture.

M. Howey: Je vais vous donner un exemple. Il y a un an, le ministère de la Défense nationale disposait d'environ 1,500 places de stationnement qu'il louait à environ \$25 par personne. Avant la date limite, c'est-à-dire le 1^{er} avril, environ 500 personnes avaient pris des places. Cela signifie que les 1,000 autres emprunteraient le transport en commun. Par conséquent, si vous instaurez le service, les gens en profiteront. Pour l'instant, pour vous donner un exemple de transport en commun, il y a deux ans, dans notre région, nous avons mis en service deux autobus express. Aujourd'hui, il y en a un toutes les dix minutes et nous pensons maintenant à en mettre un toutes les cinq minutes ou toutes les trois minutes. La CCN est venue nous dire: désolés, mais vous ne pouvez plus emprunter la promenade. J'ai demandé à l'un des responsables des transports ce que nous devions faire, il m'a répondu que nous pouvions utiliser la rue Scott. Je lui ai demandé où nous allions mettre nos autobus sur la rue Scott qui est déjà utilisée à 95 p. 100 de sa capacité; il m'a répondu, nous allons trouver un moyen d'élargir la rue Scott. Voilà leur mentalité.

M. Crépeau: Je pense qu'avec le temps, les gens finiront par prendre leurs voitures de moins en moins pour aller travailler. Cela est dû en partie à la politique fédérale de réduction des places de stationnement, d'imposition de frais de stationnement, à l'augmentation des prix de l'essence, de l'assurance, etc. Pour l'avenir, nous sommes donc dans la bonne voie. Les gens devront toujours aller travailler, mais ils ne prendront pas leurs automobiles.

[Texte]

Mr. Darling: I certainly think you are to be commended. Mr. Chairman, I was on the Public Accounts Committee last Thursday morning when the National Energy Board said the only solution and the ultimate solution to a lot of our problems is gasoline at its world market price, which is \$1.75, and that will sure change the minds of a lot. Again, my congratulations to your group and I wish you every success.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you. Senator McDonald and then Mr. Lefebvre, who will close the question period.

Senator McDonald: Mr. Howey and gentlemen, I wish to congratulate you for having made the effort you have obviously made to date on behalf of the people of this region in attempting to get a viable transportation system in the area, which we certainly do not have at the moment, and I am one of those people who wonder if we are ever going to have one. I drive my car to work because I have no other way to get here other than a bicycle and I am not able to ride a bicycle that far.

However, your proposal has left me a bit in the woods. Suppose I lived two or three miles outside of the railroad stop that would be closest to Kanata, for argument's sake. I presume I would drive my car into that railroad station, where there would be parking facilities, and leave my car there. So, I am on this train of yours and I work at Confederation Heights. Where do I get off the train?

Mr. Crépeau: Right there.

Senator McDonald: Right there.

Mr. Howey: That is exactly where.

Senator McDonald: How far would I be from the Tupper Building?

Mr. Howey: You would be roughly half a block away.

Senator McDonald: You certainly got me to work there. Suppose I lived in Aylmer and I worked at External Affairs. Again I drive my car to the station at Aylmer, where there is this large parking lot. Where do I get off the train if I work at the new External Affairs building?

Mr. Howey: You get off at Bayview and Scott and take a No. 51 or a No. 52 bus, which will get you almost within walking distance of that area.

Senator McDonald: You have cleared up one of the problems I had in my mind as to how you would get from your station stop in the downtown core to your place of employment. I live out in Bruce Farm. I think you know where that is. How would I get from Bruce Farm to this building? Where do I catch the train and where do I get off?

Mr. Howey: All right. Let us just run through the system, all right? We have suggested stops at Kanata, Bells Corners, Greenbank, Woodroffe, Merivale, Confederation Heights, Ottawa West Station and then the Hull Place. Unfortunately when we suggested this, even the region and the NCC omitted a couple of our stops on their little old reports but you would get on the train—you live at Bruce Farm, I believe you mentioned . . .

[Interprétation]

M. Darling: Je trouve qu'il faut vous féliciter. Monsieur le président, jeudi dernier j'assistais au Comité des comptes publics lorsque l'Office national de l'énergie a déclaré que la seule solution, la solution ultime d'un grand nombre de problèmes, résidait dans l'essence et dans son prix sur le marché mondial qui est aujourd'hui à \$1.75; il est certain que cela va finir par changer les mentalités. Je vous félicite encore, vous-même et votre groupe, je vous souhaite beaucoup de succès.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci. Sénateur McDonald, puis M. Lefebvre qui terminera la période des questions.

Le sénateur McDonald: Monsieur Howey, messieurs, je désire vous féliciter des efforts évidents que vous avez faits jusqu'à présent au nom de la population de cette région; vous avez essayé d'obtenir pour la région un système de transport viable qui n'existe pas pour l'instant et je fais partie de ceux qui se demandent si nous y parviendrons jamais. Personnellement, je viens travailler en automobile, car c'est le seul moyen possible à l'exception de la bicyclette et je ne peux pas pédaler aussi loin.

Pourtant, votre proposition n'est pas encore parfaitement claire pour moi. Supposons que j'habite à deux ou trois milles de l'arrêt de chemin de fer le plus proche de Kanata; c'est une supposition. J'imagine que je me rendrais à la gare en automobile, je me stationnerais tout près pour prendre ensuite le train. Je prends ce train, mais je travaille à Confederation Heights, où dois-je descendre du train?

M. Crépeau: Précisément là.

Le sénateur McDonald: Précisément là.

M. Howey: Parfaitement.

Le sénateur McDonald: Cela me mettrait à quelle distance de l'Édifice Tupper?

M. Howey: Approximativement un demi-bloc.

Le sénateur McDonald: Jusqu'à maintenant, je suis satisfait du service. Supposons que je vive à Aylmer et que je travaille aux Affaires extérieures. Je me rends à la gare d'Aylmer en voiture et je m'y stationne dans un vaste stationnement. Où dois-je descendre du train si je travaille dans le nouvel édifice des Affaires extérieures?

M. Howey: Vous descendez au coin de Bayview et de Scott puis vous prenez l'autobus 51 ou 52 qui vous amène pas très loin de ce secteur.

Le sénateur McDonald: Vous m'avez fort bien expliqué comment me rendre de votre arrêt de train du centre-ville à mon lieu de travail. Je vis à Bruce Farm. Je pense que vous savez où cela se trouve. Comment me rendrais-je de Bruce Farm à cet édifice? Où dois-je prendre le train et où dois-je descendre?

M. Howey: Si vous le voulez, nous passerons en revue tout le système. Nous avons proposé des arrêts à Kanata, à Bells Corners, à Greenbank, à Woodroffe, à Merivale, à Confederation Heights, à la gare d'Ottawa-Ouest et enfin à la Place de Hull. Malheureusement, dans leur rapport, les municipalités régionales et la CCN ont laissé tomber certains de nos arrêts. Vous dites que vous habitez à Bruce Farm, n'est-ce pas?

[Text]

Senator McDonald: Yes.

• 1655

Mr. Howey: ... correct me if I am wrong, but is that not off Woodroffe?

Senator McDonald: No, it is where Richmond Road and the Queensway cross, but I can catch the train at Bells Corners.

Mr. Howey: You can catch it at Greenbank or you can catch it right at Bells Corners.

Senator McDonald: Yes. But where would I get off if I came to ...

Mr. Howey: For the time being, you would have to get off at Ottawa West Station and take the same buses that I mentioned. And they may have a few others along there too by then.

Senator McDonald: Thank you very much.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Lefebvre.

Mr. Lefebvre: I have just a couple of questions, Mr. Chairman. If I understood the witnesses correctly they were turned down by both regional governments on the Ontario side and on the Quebec side.

Mr. Crépeau: Yes, to a degree. It was the report of a working committee of the NCC and the regions that was farmed out to OC Transpo and what they produced was turned down; and we do not think what they produced is correct.

Mr. Lefebvre: OC Transpo did the study for both sides of the river, both regional communities?

Mr. Crépeau: Yes, yes.

Mr. Lefebvre: But did regional communities have an input into this study? Or did they just hand it over to OC Transpo, asking them to report back?

Mr. Crépeau: It is actually being handed over to OC Transpo who are the only people that have the manpower to do such a study in the region. The NCC has a transportation department or it had one fellow that was there, a transport person.

Mr. Lefebvre: And this decision to hand over was made by the two regional governments plus the NCC?

Mr. Crépeau: Yes, because the report was produced by Mr. John Bonsall of OC Transpo.

Mr. Lefebvre: Yes.

Mr. Howey: In conjunction with a gentleman by the name of Dennis Hargraves from the Quebec side.

Mr. Lefebvre: That is Hargraves, yes.

Mr. Howey: Dennis Hargraves from the Outaouais Transit Commission and then also one Mr. Dennis Reynolds of the NCC.

Mr. Lefebvre: I see. Now, I think you said earlier, or at least one of you did, that you are not dealing through the locally-elected politicians. You want to do this on your own. But surely you must appreciate that the local councils must sooner or later approve of your plans so that the regional governments in turn will and eventually higher forms of government, maybe the federal and the provincial governments, also.

[Interpretation]

Le sénateur McDonald: Oui.

M. Howey: Cela se trouve dans le voisinage de l'avenue Woodroffe, n'est-ce pas?

Le sénateur McDonald: Non, c'est plutôt à la croisée du chemin Richmond et du Queensway. Je peux prendre le train à Bells Corners.

M. Howey: En effet, vous pouvez le prendre à Greenbank ou à Bells Corners.

Le sénateur McDonald: Oui. Où dois-je descendre pour me rendre à ...

M. Howey: Pour l'instant, vous descendriez à la gare d'Ottawa-Ouest pour ensuite monter à bord d'un des autobus dont j'ai parlé tantôt. Il est possible que d'autres lignes d'autobus s'ajoutent aux circuits déjà existants.

Le sénateur McDonald: Merci beaucoup.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Monsieur Lefebvre.

M. Lefebvre: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions. Selon les déclarations des témoins, leur projet a été rejeté par les gouvernements régionaux du côté de l'Ontario et du Québec.

M. Crépeau: Jusqu'à un certain point. La CCN et les gouvernements régionaux ont confié une étude à la Commission de transport régional d'Ottawa-Carleton. Le rapport qu'elle a produit a été rejeté. Selon nous, les recommandations étaient mauvaises.

M. Lefebvre: La Commission de transport d'Ottawa-Carleton a-t-elle fait une étude sur les deux côtés de la rivière, sur les deux collectivités régionales?

M. Crépeau: Oui.

M. Lefebvre: Les collectivités régionales ont-elles participé à cette étude? Le mandat a-t-il simplement été confié à la Commission de transport en lui demandant de faire rapport?

M. Crépeau: En effet, le mandat a été remis entièrement à la Commission de transport qui, seule, dispose de la main-d'œuvre nécessaire pour effectuer une telle étude dans la région. La CCN a, ou avait, une division du transport composée d'une seule personne.

M. Lefebvre: La décision a-t-elle été prise par les deux gouvernements régionaux et la CCN?

M. Crépeau: Il me semble que oui, puisque le rapport a été préparé par M. John Bonsall de la Commission du transport régional d'Ottawa-Carleton.

M. Lefebvre: Je vois.

M. Howey: M. Dennis Hargraves, du Québec, a collaboré à l'étude.

M. Lefebvre: Vous dites qu'il s'appelle Hargraves.

M. Howey: Il s'agit de M. Dennis Hargraves de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais et de M. Dennis Reynolds de la CCN.

M. Lefebvre: Ai-je bien entendu l'un de vous dire que vous ne passiez pas par les politiciens locaux? Vous voulez mener votre projet à bon terme de votre propre chef. Toutefois, vous devez être conscients du fait que vos plans devront être approuvés tôt ou tard par les conseils locaux, ensuite par les gouvernements régionaux et enfin par les gouvernements fédéral et provinciaux.

[Texte]

M. J. Henry (directeur, Comité de Transport des citoyens de Nepean-Aylmer): Monsieur Lefebvre, en ce moment, je suis directeur du Comité de Transport des citoyens de Nepean-Aylmer. Au début, quand nous avons commencé, nous étions un groupe de citoyens intéressés aux problèmes de la circulation. Mais l'an dernier, au mois d'août, le conseil d'Aylmer a reconnu officiellement notre comité de citoyens.

Alors, en ce moment, nous parlons en tant que représentants de la municipalité et aussi en tant que simples citoyens.

M. Lefebvre: Vous dites que la ville d'Aylmer a donné son appui à votre document.

M. Henry: Oui.

M. Crépeau: C'est bien cela. Et la ville de Nepean, du côté de l'Ontario, a aussi donné son appui. Nos deux municipalités ont approuvé le document.

M. Lefebvre: Mais j'ai mal compris, car je suis certain...

M. Crépeau: Oui, il a dit par...

Mr. Lefebvre: I am sure one of the witnesses said that they did not want to deal with the local politicians.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): That was my question.

Mr. Lefebvre: I am sure I heard this.

Mr. Crépeau: No, it was answered wrong in that way. No, we have approached local politicians.

Mr. Lefebvre: You said you wanted to do this on your own. I heard that very distinctly.

Mr. Crépeau: No.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): You have the opportunity to put the record straight, then.

Mr. Lefebvre: I wish you would put it straight, because I heard very distinctly that you wanted to do this on your own.

Mr. Crépeau: Yes. It has been approved by the Aylmer Council, by Nepean Council and informally by Ottawa councillors; it has not been put as a resolution to Ottawa.

Mr. Lefebvre: You said that Nepean approved it, Aylmer approved it. Did those councils bring it to the regional governments or are you aware if they did or not?

• 1700

Mr. Henry: We were the representatives who attempted to bring it to the knowledge of the regional government and, in this particular case, the NCC. And the one reason for going to the NCC in the beginning was that we were looking for someone who would have the management personnel that could undertake such a project and find some interest. What we seem to have found is that the NCC seem to have negated our project rather than supporting it and, after discovering some of the reasons, we are back to defend this project.

[Interprétation]

Mr. J. Henry (Director, Nepean-Aylmer Citizens Transit Committee): Mr. Lefebvre, I am presently director of the Nepean-Aylmer Citizens Transit Committee. We first started out as a group of citizens interested in traffic problems. Last August, the Aylmer Municipal Council officially recognized our citizens' committee.

Therefore, we are speaking to you as representatives of the municipality as well as ordinary citizens.

Mr. Lefebvre: Do you mean to say that the City of Aylmer supports your document?

Mr. Henry: Yes.

Mr. Crépeau: We are also supported by the Township of Nepean on the Ontario side. Both municipalities have approved the document.

Mr. Lefebvre: I must have misunderstood because...

Mr. Crépeau: Yes. He might have said...

M. Lefebvre: Je suis certain qu'un des témoins a déclaré que vous ne vouliez pas traiter avec les politiciens locaux.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je me suis posé la même question.

M. Lefebvre: Je suis certain d'avoir entendu ces paroles.

M. Crépeau: Il se peut que nous ayons mal répondu à votre question; nous avons discuté de notre plan avec des politiciens locaux.

M. Lefebvre: Je vous ai bien entendu dire que vous vouliez mener votre projet à terme de votre propre chef.

M. Crépeau: Non.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Voici l'occasion pour vous de rectifier votre déclaration.

M. Lefebvre: Je vous serais très reconnaissant de le faire, puisque j'ai distinctement entendu les paroles que je répète depuis tantôt.

M. Crépeau: En effet, notre document a reçu l'approbation du Conseil d'Aylmer, du Conseil de Nepean, et l'accord officieux des conseillers d'Ottawa. Nous n'avons pas soumis de résolution officielle au Conseil municipal d'Ottawa.

M. Lefebvre: Vous dites que Nepean et Aylmer ont approuvé. Savez-vous si ces conseils municipaux ont présenté votre projet aux gouvernements régionaux.

M. Henry: C'est nous qui avons porté cette question à la connaissance du gouvernement régional et plus précisément de la CCN. La raison pour laquelle nous nous sommes adressés à la CCN était que nous voulions un organisme disposant du personnel de gestion nécessaire pour entreprendre un tel projet et susciter quelque intérêt. Ce que nous avons trouvé à la CCN a été une attitude beaucoup plus négative que positive. Après avoir appris quelles étaient les raisons de cette attitude, nous avons décidé de reprendre le projet en main.

[Text]

Mr. Lefebvre: In other words, you are very dissatisfied with the cavalier fashion—I think that was the term you used—in which the NCC received your submission.

Mr. Crépeau: Yes.

Mr. Lefebvre: Is that a correct impression?

Mr. Crépeau: Yes.

Mr. Lefebvre: Therefore you now are going to work with your area municipalities to eventually have these municipalities bring forth a resolution to their respective regional municipalities in order that perhaps you may be able to change their mind. Is that the way you want to operate?

Mr. Crépeau: We have appeared before the Ottawa-Carleton Regional Municipality and, as far as the CRO on the Quebec side is concerned, we appeared before the CTCRO, which is the transportation arm of it.

Mr. Lefebvre: And what was their opinion?

Mr. Crépeau: When we appeared before the CTCRO this was still in the formative stage and they in fact put a lot of good input into it. Then, after a meeting with Mr. Danson here, we finally were able to get all this together and get the NCC to agree to undertake a report. And that was worked under a committee, I guess the JACPAT committee, which is the Ottawa-Carleton region, Outaouais, the Province of Ontario, the Province of Quebec and the federal government. But what we disagree with was that it was really farmed out to OC Transpo and they saw that they had a lot to lose, whereas we do not really think they do. And this is how they produced a report.

Mr. Lefebvre: Would you say that the studies that you have had included the CPR as well as the CNR, or was it just the CPR?

Mr. Howey: The CPR as well.

Mr. Lefebvre: Both of them. Do you know if they are ready to go before the two regional councils with facts and figures to disprove some of the answers you have received from the NCC and others?

Mr. Crépeau: We will give a relationship as to what has happened. There was the meeting on November 20 and they were given four days to register any objections that they had or come up with arguments for it. Unfortunately this was not very much time. The latest was for a meeting on another date but, again, they got the report and they only had two days to send it back to Ottawa. This is the way the thing has been conducted.

Mr. Howey: Actually the report was issued on May 5 or May 6, with a request of both railways to reply by May 11, and this was a copy of the final draft report. Now at the meeting that we held back on November 20 it was agreed at that time, in the presence of both the NCC and the regional officials, plus the railway officials, that we would get a copy of this final draft report before it went to publication in any way, shape or form, that we would have an opportunity to review it, to question it further, etc. Unfortunately such was not the case. And then when I found out that the railways had received a copy of the final draft report I got it from them and photocopied it here in Ottawa and gave a copy to Mr. Crépeau. Then we went to Mr. Starr, at which time we solicited his valued help. And, as Jacques mentioned, we first of all went to our respective area councils and got their approval in principle to pursue the matter.

[Interpretation]

M. Lefebvre: En d'autres termes, vous avez été déçus de la façon cavalière, je pense que c'est l'expression que vous avez utilisée, avec laquelle la CCN a reçu votre présentation.

M. Crépeau: En effet.

M. Lefebvre: C'est l'impression que vous avez eue?

M. Crépeau: Oui.

M. Lefebvre: Vous allez maintenant travailler auprès des municipalités locales afin de les amener à présenter une résolution à leurs conseils régionaux respectifs pour qu'ils changent leur point de vue à cet égard. C'est bien votre intention?

M. Crépeau: Nous avons comparu devant le conseil de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et, du côté du Québec, devant la CTCRO, qui est l'organisme de la CRO qui s'occupe des transports.

M. Lefebvre: Quelle a été l'opinion de ces organismes?

M. Crépeau: Lorsque nous avons comparu devant la CTCRO, le projet n'était qu'en voie de conception et, en fait, cet organisme y a contribué de façon appréciable. Après avoir rencontré M. Danson ici, nous avons pu finaliser le projet et faire en sorte que la CCN s'engage à présenter un rapport. Un comité a été formé, le JACPAT, qui regroupe le municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, la communauté régionale de l'Outaouais, la province de l'Ontario, la province de Québec et le gouvernement fédéral. Ce sur quoi nous n'avons pas été d'accord, a été le fait qu'on renvoie toute la question à OC Transpo laquelle, nous le savons, avait beaucoup à perdre. C'est ainsi que le rapport qu'on sait a été produit.

M. Lefebvre: Vos études portaient sur le CP et le CN et non pas seulement sur le CP?

M. Howey: Sur le CP également.

M. Lefebvre: Les deux. Savez-vous si ces deux compagnies de chemin de fer sont prêtes à se présenter devant les conseils régionaux avec des faits et des chiffres qui contredisent les réponses que vous avez obtenues de la CCN et d'autres organismes?

M. Crépeau: Voici ce qui s'est produit. Il y a eu une réunion le 20 novembre à laquelle les compagnies se sont vu accorder quatre jours pour faire part de leurs objections ou présenter leurs arguments. Elles n'avaient donc pas beaucoup de temps. Il y a eu une réunion prévue plus tard, mais une fois de plus elles n'ont eu que deux jours pour renvoyer leur rapport à Ottawa. C'est ainsi qu'on a procédé.

M. Howey: En réalité, le rapport a été publié le 5 mai ou le 6 mai, les deux compagnies de chemin de fer devant donner leur réponse pour le 11 mai. Il s'agissait du texte final du rapport. Lors de la réunion du 20 novembre, nous étions convenus, en présence des représentants de la CCN, des communautés régionales et des compagnies de chemin de fer, que nous aurions une copie du rapport avant que le texte final ne soit établi et publié, afin de pouvoir l'étudier plus en détail. Malheureusement, nous n'avons pas eu l'occasion de le faire. Lorsque nous avons appris que les compagnies de chemin de fer avaient reçu un exemplaire du rapport final, nous l'avons obtenu et fait photocopier ici à Ottawa et en avons remis une copie à M. Crépeau. Nous avons ensuite demandé l'aide de M. Starr, laquelle nous a été précieuse. Et comme M. Crépeau vous l'a dit, nous nous sommes présentés devant nos conseils locaux pour obtenir leur approbation de poursuivre l'affaire.

[Texte]

A year ago this past May, the 21st to be exact, we appeared before regional transportation and planning officials, at which time we gave them our presentation. Then this caused them to carry out a \$40,000 transportation study of the region. This report was just issued in February of this year. How I got wind of the report is by someone on City Council asking me if I had ever seen a copy of it. Also, when we were invited to appear just recently, on May 25, again at regional, we met with the regional executive council, at which time there was the Mayor and also other members of the municipalities surrounding, and we heard the same thing from Mr. Bonsall once again with respect to the cost. And at that time, I said, "Gentlemen, please, the costs cover Almonte, Carleton Place, Carp and Aylmer, if you are going to cover the costs, not just this one area." But, as I say, these officials are pros at the job; we are not, we are amateurs.

Mr. Crépeau: There is another postscript to that, to ...

• 1705

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): This will be the last question.

Mr. Crépeau: When we first met with the Ottawa-Carleton Regional people, not this past May, but the May before, we were made members of a transportation subcommittee, and the wording was subcommittee. And when we said, how come we were not present when this committee met, they said you are not on the committee, you are on the subcommittee. We thought we were on the committee ...

Mr. Howey: We were appointed—what you call subterfuge—to look into this business ...

Mr. Crépeau: Yes.

Mr. Howey: ... to work on the costings of the commuter rail.

Mr. Crépeau: Right.

Mr. Howey: This never transpired.

Mr. Crépeau: Yes.

Mr. Lefebvre: They never held a meeting?

Mr. Howey: They held meetings all right, but they did not include us.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): On a point of order. I am very grateful to my friend, Mr. Lefebvre, for drawing out the business, because I agree with him. I completely misunderstood the first position. I think it is important to the Committee that we find out exactly what is the legislative position with respect to the municipalities that have been approached. I gathered from the first answer that there had been no approach made to Nepean Council. I understand now that there has, in fact, been an approach to Nepean Council. Is that correct?

[Interprétation]

Il y a un an, au mois de mai, le 21 plus exactement, nous avons comparu devant le comité sur le transport régional et les responsables de la planification afin de faire notre présentation. C'est ainsi qu'une étude de \$40,000 sur le transport régional a été entreprise. Le rapport a été publié au mois de février de cette année. Je l'ai su par un membre du conseil municipal qui m'avait demandé si j'en avais reçu un exemplaire. Nous en avons eu confirmation encore récemment, le 25 mai, lorsque nous avons rencontré le conseil exécutif régional où siégeaient le maire et d'autres membres des conseils municipaux de la région. M. Bonsall y a fait allusion aussi lorsqu'il a parlé des coûts. A cette réunion du conseil, je me suis levé pour dire: "Messieurs, je vous en prie, rappelez-vous que les coûts portent sur une région qui regroupe Almonte, Carleton Place, Carp et Aylmer; lorsque vous parlez des coûts, ils seront répartis sur toute cette région." Mais comme je l'ai dit, ces représentants municipaux sont des professionnels; nous ne sommes que des amateurs.

Mr. Crépeau: Il y a un autre côté à cette affaire ...

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Ce sera votre dernière question.

Mr. Crépeau: Lorsque nous avons d'abord rencontré les représentants de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, pas en mai de cette année, mais en mai de l'année dernière, nous avons été nommés membres du sous-comité des transports, je dis bien sous-comité. Lorsque nous avons demandé pourquoi nous n'avions pas été convoqués à la réunion du comité, on nous a dit que nous n'étions pas membres du comité, mais bien du sous-comité. Tout ce temps, nous avons eu l'impression d'appartenir au comité lui-même ...

M. Honey: C'est ce que l'on pourrait appeler un subterfuge. Nous avons été nommés pour examiner cette affaire ...

Mr. Crépeau: En effet.

M. Howey: ... pour établir les coûts d'un service de banlieue.

Mr. Crépeau: C'est exact.

M. Howey: En réalité, il n'en a jamais été question.

Mr. Crépeau: C'est parfaitement vrai.

M. Lefebvre: Il n'y a pas eu de réunion?

M. Howey: Il y a bien eu des réunions, mais sans nous.

M. Baker (Grenville-Carleton): J'invoque le Règlement. Je suis reconnaissant à mon collègue, M. Lefebvre, d'éclaircir cette affaire, parce que je suis d'accord avec lui. Je me suis complètement mépris en ce qui concerne la première situation. Il est important que le Comité sache exactement quelle est la situation du point de vue de la loi en ce qui concerne les municipalités avec lesquelles on est entré en rapport. J'avais compris d'après la première réponse qu'on n'avait pas communiqué avec le conseil de Nepean. J'apprends maintenant qu'on a effectivement communiqué avec le conseil de Nepean. C'est bien ce que vous dites?

[Text]

Mr. Howey: That is right.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): And that Nepean Council has approved of the project by resolution? Is that correct?

Mr. Howey: That is right.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): There has been an approach made to the City of Ottawa. There are some individual approvals by councillors, but as yet there is no resolution.

Mr. Crépeau: No resolution.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Now, I encompassed within my first question, the Township of Goulbourn. Has there been an approach made to the Township of Goulbourn at all?

Mr. Howey: No.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): None at all.

Mr. Howey: No.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): That is fine. I think, Mr. Chairman, this was one appeal which was taken to the wrong court of appeal, or they were directed to the wrong court. The court had an interest in the outcome.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Darling: Why did they not send it to the CPR or the CNR? They would have had just as much right. Is that not correct? To investigate it. Mr. Chairman, I am absolutely amazed at the statement made by this group here. It is just as if we were going to declare war on Russia and sent our plans of strategy and everything to the Russians first, to see what they thought of them.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Thank you very much, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Now I have Mr. Francis.

Mr. Francis: Mr. Chairman, I have been trying to sort out the proposal. It is very original; it is different. Which bridge would it use to cross the Ottawa River?

Mr. Howey: The Victoria Island bridge.

Mr. Francis: The Victoria Island bridge is a rail bridge, is it not?

Mr. Howey: That is right.

Mr. Francis: And it has no other access? Right. Essentially, there is a problem of jurisdiction, is there not, when you are bringing together Quebec and Ontario transportation under one system? Is this not one of the main problems?

Mr. Howey: Actually, we thought, if we solicited the help of the NCC, plus regions on both sides of the river, that here was a project they could all work on together, hand in hand.

Mr. Crépeau: Basically, why we approached the NCC is they had come out to Aylmer, and one of their spokesmen had said, "In the year 2000, you will have no more transportation problems in Aylmer due to tomorrow's capital". We said, "Can we make the year 2000, the year 1975?"

[Interpretation]

M. Howey: C'est exact.

M. Baker (Grenville-Carleton): Et le conseil de Nepean a approuvé le projet par résolution?

M. Howey: En effet.

M. Baker (Grenville-Carleton): On a communiqué également avec la ville d'Ottawa. Certains conseillers ont approuvé le projet, mais il n'y a pas encore eu de résolution.

M. Crépeau: Il n'y en a pas eu, non.

M. Baker (Grenville-Carleton): J'ai parlé tout à l'heure du township de Goulbourn. A-t-on communiqué avec ce township?

M. Howey: Non.

M. Baker (Grenville-Carleton): D'aucune façon.

M. Howey: Non.

M. Baker (Grenville-Carleton): Très bien. Monsieur le président, je pense que l'appel a été présenté au mauvais tribunal. La cour avait un intérêt dans l'affaire.

Une voix: Bravo!

M. Darling: Pourquoi n'a-t-on pas envoyé le rapport au CP ou au CN? Ils étaient tout aussi concernés, ne croyez-vous pas? Ils auraient pu étudier davantage la question. Monsieur le président, je suis renversé par les déclarations du présent groupe de témoins. C'est comme si nous décidions de déclarer la guerre à la Russie et que nous envoyions auparavant tous nos plans d'attaque aux Russes afin de voir ce qu'ils en pensent.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je vous remercie, monsieur le président.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): C'est à M. Francis.

M. Francis: Monsieur le président, j'essaie de comprendre la proposition. Elle est certainement originale, différente. Quel pont utiliserait-on pour traverser l'Ontario?

M. Howey: Le pont de l'Île Victoria.

M. Francis: Le pont de l'Île Victoria est un pont ferroviaire, n'est-ce pas?

M. Howey: En effet.

M. Francis: Il n'est pas accessible autrement que par chemin de fer. Je suppose qu'il y a un problème de juridiction, puisqu'il s'agit de combiner un réseau de transport pour le Québec et l'Ontario. Est-ce un des principaux problèmes?

M. Howey: Nous supposons qu'avec l'aide de la CCN et des deux communautés régionales nous pouvions présenter un projet commun, établi en collaboration.

M. Crépeau: Nous nous sommes présentés à la CCN, puisqu'un de ses représentants avait dit à Aylmer: "En l'an 2000, il n'y aura plus de problème de transport à Aylmer grâce aux plans de la Capitale de demain." Nous voulions anticiper sur l'an 2000 et faire quelque chose dès 1975.

[Texte]

Mr. Francis: Do they think we will all have wings then, or something?

Mr. Chairman, it seems to me that ultimately what has to be done is to establish some kind of a transportation authority, by agreement of the Provinces of Ontario and Quebec, to serve the capital region itself. It would have to be a separately chartered organization and there would have to be a specific delegation of powers to it—a Crown corporation, or whatever you want to call it. I do not know how else to get around the problem of building in a very logical way. I think the witnesses today were just citizens who looked at a problem in a very pragmatic way and came up with what they thought made sense by way of an answer. But to make it operate, it seems to me, we have to create some kind of a new administrative structure, and, Lord knows, it is complex enough now. But it seems to me a transit authority with the power to operate on both sides of the river within the national capital region would be free and unencumbered by constitutional problems. Everybody else, I suspect, is a little hung up on them. I suspect every council you go to, whether it is Aylmer, Nepean or the City of Ottawa, all realize they can only deal with part of the problem because they do not have authority to operate on the other side of the river.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you very much, gentlemen. I think you had the opportunity to make your point. This is a very interesting matter you have brought up today and this is certainly within our mandate. You are going to receive the printed copy of today's *Minutes and Proceedings* as soon as they will be ready. Thank you very much.

Mr. Howey: Thank you very much.

M. Crépeau: Merci beaucoup.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I call now on the last witnesses, the Carlsbad Springs Association of Residents. Are there enough chairs for your colleagues, Mr. Wlochowicz?

Mr. R. Wlochowicz (President, Carlsbad Springs Association of Residents): I am Romeo Wlochowicz. I am the President of the Association; John Grégoire, one of the Vice-Presidents; on my far left, Donald Leclair, Vice-President; and Harold Vodden, an elected member.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you. I understand that you will give us a résumé of your brief, Mr. Wlochowicz.

Mr. Wlochowicz: Yes.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you.

Mr. Wlochowicz: Mr. Chairman, ladies and gentlemen, in the written brief that our Association has submitted to you, we have attempted to show that the administration for the national capital region which we identify with the National Capital Commission, seriously lacks responsiveness and sensitivity to people. We have arrived at this conclusion not theoretically but through real life experiences associated with the NCC's recent expropriation in Carlsbad Springs and from the exclusion of residents from the planning of Southeast City. To avoid being accused of generalizations, we have included in our submission copies of former briefs, our reply to Mr. Douglas Fullerton's article, *Taxpayer's Loss*, and our recent correspondence with the Appraisal Institute of Canada concerning the

[Interprétation]

M. Francis: Qu'est-ce que les gens de la CCN croient que les gens auront des ailes à cette époque?

Monsieur le président, il me semble qu'il faut en venir à la création, avec l'accord des provinces de l'Ontario et du Québec, d'un organisme chargé d'examiner le transport dans la région de la Capitale nationale elle-même. Il faudrait que cet organisme ait une charte distincte et des pouvoirs distincts. Ce pourrait être une société de la Couronne ou quelque chose d'autre. Je ne vois pas comment on pourrait procéder autrement. Les témoins d'aujourd'hui sont de simples citoyens qui ont examiné la question sous un angle purement pragmatique et qui en sont venus à une réponse qu'ils jugent sensée. Pour y donner suite, il me semble qu'il faut maintenant créer de nouvelles structures administratives, et Dieu sait si la question est suffisamment complexe telle qu'elle est. Une commission des transports qui pourrait fonctionner des deux côtés de la rivière à l'intérieur de la région de la Capitale nationale sans avoir à se débattre avec des problèmes d'ordre constitutionnel. C'est ce qui arrête un peu tout le monde; je suppose que les conseils municipaux, que ce soit ceux d'Aylmer, de Nepean ou d'Ottawa, savent qu'ils ne peuvent aborder qu'une seule partie du problème parce qu'ils n'ont pas l'autorité nécessaire pour intervenir sur l'autre côté de la rivière.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous remercie, messieurs. Vous avez donné votre point de vue. Vous avez abordé une question qui relève certainement du mandat du Comité. Vous recevrez un exemplaire imprimé des procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui, dès qu'ils seront prêts. Merci encore une fois.

M. Howey: Merci beaucoup.

Mr. Crepeau: Thank you very much.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je demanderais au dernier témoin d'aujourd'hui de bien vouloir se présenter. Il s'agit des représentants de l'Association des résidents de Carlsbad Springs. Y a-t-il suffisamment de fauteuils pour tous vos collègues, monsieur Wlochowicz?

M. R. Wlochowicz (président, Association des résidents de Carlsbad Springs): Mon nom est Roméo Wlochowicz; je suis président de l'Association. M'accompagnent, M. John Grégoire, un des vice-présidents, M. Donald Leclair, vice-président, et M. Harold Vodden, membre élu.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous remercie. Je pense que vous voulez nous donner un résumé de votre mémoire, monsieur Wlochowicz.

M. Wlochowicz: En effet.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Très bien.

M. Wlochowicz: Monsieur le président, mesdames et messieurs, dans le mémoire que notre Association vous a présenté, nous avons essayé de démontrer que l'administration de la région de la Capitale nationale, à laquelle nous associons étroitement la Commission de la Capitale nationale, accuse un sérieux manque de sensibilité à l'égard des citoyens. Ce n'est pas une conclusion théorique, mais une conclusion pratique à la suite d'expériences liées aux expropriations récentes de l'Association à Carlsbad Springs et de l'exclusion des résidents du processus de planification de la ville du sud-est. Pour éviter qu'on nous accuse de généralités, nous avons joint à notre mémoire des copies de présentations antérieures, notre lettre en réponse à un article de M. Douglas Fullerton, Perte pour le

[Text]

serious discrepancy in property values determined by the NCC appraisers on the one hand and by those hired privately by the expropriated parties on the other.

We hope that the frustration, anger and hardship created by the current expropriation has come through in our brief. In particular, we re-emphasize the brutal treatment of the senior members of the community, many of whom are descendants of the original settlers, who find themselves having to relinquish their farms for little compensation in order to retain the homes in which they now live. This process is rationalized by the bureaucrat by juggling of numbers and a shifting of reference points, and justified by an antispeculator crusade which succeeds mainly in short changing the ordinary people.

We maintain that not only was the current expropriation unnecessary and poor in its timing but also that the opportunity was missed to establish more humane and equitable processes for the acquisition of property for purposes other than for the benefit of the community at large. The lack of the spontaneous desire to dialogue with the community on the part of the NCC leads us to believe there is at least a misconception of, if not outright resentment and contempt for citizen involvement. Citizens are not puppets to be used in an act. Their participation has to be nurtured through dialogue and a sincere attitude of co-operation and concern for the individual.

• 1715

For a planning body whose decisions affect the lives of people, there are two choices. One, involve the residents in the early planning stages of a new development with the view of modifying the plans to minimize their impact. Two, openly admit the nuisance value of the residents in the planning area and compensate them generously for the impact of the plan. Either choice could be upheld logically, but it appears that the NCC has embraced both choices simultaneously and negatively, that is, no participation and minimum compensation.

The attitude towards people, inherent in the NCC, is clearly exposed in the voluminous study, reportedly the most extensive and comprehensive ever commissioned on the southeast city land bank, a study which excludes, as far as we know, the impact of the development on the people living there now. We have mentioned two immediate concerns, namely the effect of construction on the existing shallow wells and the integration of existing buildings into the over-all plan.

We do not know whether our negative impressions of the NCC are the inevitable outcome of its terms of reference or whether the spirit of the terms of reference have been disregarded. We feel, however, that some form of accountability would help to generate the acceptability of the NCC's role. May we suggest an ombudsman office would be a better place to identify the centres of decisionmaking within the NCC, with the power to compel the responsible individuals to face and deal effectively with the concerns of a community affected by their decisions.

[Interpretation]

contribuable, ainsi que de nos lettres récentes à l'Institut canadien des évaluateurs concernant l'écart considérable dans la valeur des propriétés telle qu'établie par les évaluateurs de la CCN, d'une part, et ceux qui ont été engagés à titre privé par les expropriés, d'autre part.

Nous espérons que le sentiment de frustration, et du colère suscité par les expropriations en cours ressort clairement de notre mémoire. Nous insistons particulièrement sur le traitement brutal qui est fait aux citoyens âgés de la communauté, plusieurs sont des descendants des premiers colons et se sont vus forcer d'abandonner leurs fermes contre une bien faible compensation afin de pouvoirs rester dans leurs maisons. Les bureaucrates rationalisent le processus en jonglant avec les chiffres et en changeant les points de référence; ils justifient cela en évoquant une croisade contre la spéculation qui ne réussit en définitive qu'à frauder les gens ordinaires.

Nous soutenons que non seulement les expropriations en cours sont inutiles et malvenues à ce moment-ci, mais qu'on a raté une belle occasion de créer un processus équitable pour faire l'acquisition de propriétés à des fins autres qu'à l'avantage de la communauté de façon générale. Le manque de désir spontané de la part de la CCN de dialoguer avec les membres de la communauté nous permet de penser que la participation des citoyens est mal comprise, ou mal vue et méprisée. Les citoyens ne sont pas des pantins figurant dans une pièce. Leur participation doit être amenée par un volonté sincère de dialoguer avec eux et de les aider.

Pour un organisme de planification dont les décisions influent directement sur la vie des gens, il y a deux choix. Il peut d'abord faire participer les citoyens au premier stade de la planification et du développement, quitte à modifier ses plans pour en minimiser les répercussions. Il peut également admettre franchement que les citoyens peuvent nuire à la planification et décider de les indemniser généreusement plutôt pour les dérangements qu'ils doivent subir. Les deux solutions se défendent logiquement, mais il semble que la CCN ait décidé de les prendre toutes négativement, c'est-à-dire: par de participation et un minimum d'indemnisation.

L'attitude de la CCN vis-à-vis des gens est clairement exposés dans l'étude volumineuse, il s'agirait selon certains de l'étude la plus complète jamais demandée, sur la banque de terrains de la ville du sud-est, étude qui, autant que nous puissions en juger, fait complètement abstraction de l'impact que peut avoir le développement sur les gens en place. Nous mentionnons dans notre mémoire deux préoccupations immédiates, les effets de la construction sur les puits peu profonds existant et l'intégration des édifices en place à l'intérieur du plan global.

Nous ne pouvons dire si nos impressions négatives de la CCN sont le résultat inévitable de son mandat ou si l'esprit de son mandat n'a pas été respecté. Nous pensons cependant qu'un certain degré de responsabilité aiderait à faire accepter le rôle de la CCN. Nous croyons qu'un ombudsman pourrait identifier les centres de prises de décisions à l'intérieur de la CCN et forcer les responsables à répondre effectivement aux préoccupations des citoyens touchés par leurs décisions.

[Texte]

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you, sir.

Mr. Wlochowicz, I understand you read only a resumé of your brief?

Mr. Wlochowicz: Yes.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): But your brief in extenso has been approved by your Association.

Could you give us some more details about your Association? When was it organized, the number of people and so forth, please?

Mr. Wlochowicz: I think our written submission gives you some background to the Association. We organized a few years ago, about the time that Highway 417 was being constructed or planned and it coincided also with the introduction of the preliminary plan for the rural area by the Township of Gloucester. The plan contained certain implications, particularly for the farming community. We were concerned that these implications were not understood so we organized at that time to try and gather the information to make representations concerning these problems. Subsequently, we had several meetings with the farming community and our brief to the regional government essentially summarized the points which were brought up at these various meetings.

The next major event was the expropriation which was brought in and we held many meetings, perhaps well over a dozen, fifteen, with people involved in the expropriation. We tried to inform them about their rights in an expropriation, about what was happening, at least with the information that we had. As a result of these meetings, the one document which was read to a group of affected members and approved is our reply to Mr. Fullerton's article "Taxpayer's Loss". That one was read to the members and they heartily approved this response.

• 1720

I think you will find that our main brief to you contains essentially the ideas to Mr. Fullerton's reply. Our members vary. We charge a minimal sum of \$1 membership because we operate on a principle of information dissemination and gathering. So the only money we need is for the printing and the distribution of information. And we are not insistent on twisting peoples' arms so that they pay up regularly. When we have meetings we occasionally ask people who are there at that time to pay their dues. If they do not at that stage there may be some other occasion at which to do it. So the membership, if you look at the dues, varies considerably. It could be 100, it could be 50; it is a small community but it is of that order.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): You are expressing at page 2, for example, strong complaints about the NCC and also the representatives at the municipal level even the federal level and so forth. In respect of the NCC's policy of expropriation, did you ever invite a spokesman of the NCC to attend one of your meetings and to answer questions?

21743—3½

[Interprétation]

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous remercie.

Ce que vous venez de lire est bien un résumé de votre mémoire, monsieur Wlochowicz?

M. Wlochowicz: Oui.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Si je comprends bien, votre mémoire a été approuvé dans son ensemble par votre association.

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur votre association? Quand a-t-elle été créée, combien de personnes regroupe-t-elle, et le reste?

M. Wlochowicz: Notre mémoire écrit vous donne tous les détails concernant notre association. Nous nous sommes regroupés il y a quelques années, au moment où la route 417 était prévue et en construction; c'était également le moment où le plan préliminaire pour la région rurale a été préparé par le Township de Gloucester. Ce plan contenait certaines implications pour les producteurs agricoles. Nous craignons que ces implications ne soient pas comprises et nous voulions nous regrouper pour essayer de mieux nous informer et de présenter des instances concernant les problèmes qu'elles soulevaient. Nous avons eu plusieurs réunions concernant les producteurs agricoles et notre mémoire au gouvernement régional résume assez bien les points qui ont été soulevés lors de ces réunions.

L'autre événement important qui s'est produit a été l'expropriation et nous avons eu plusieurs réunions, peut-être douze ou quinze, avec les personnes touchées. Nous avons essayé de les informer de leurs droits, de leur dire ce qui se passait, du moins de la façon dont nous le voyions. Le document qui a résulté de ces réunions, qui a été lu aux personnes touchées et qui a été approuvé par elles, a été notre réponse à l'article de M. Fullerton, perte pour le contribuable. L'approbation des personnes touchées a d'ailleurs été sans réserves.

Vous constaterez certainement que notre mémoire principal reprend à peu près les mêmes idées que la réponse à l'article de M. Fullerton. En ce qui concerne nos membres, leur nombre varie. Nous exigeons une cotisation minimale de \$1 puisque nous fonctionnons à peu près comme un centre de dissémination et de collecte de l'information. Les seuls fonds dont nous avons besoin sont pour payer les frais d'imprimerie et de distribution de l'information. Nous ne mettons pas trop d'insistance à ce que les gens payent régulièrement. Lorsque nous tenons des réunions, nous demandons parfois aux gens qui sont là de payer leur cotisation. Ils peuvent payer en d'autres occasions également. Si vous examinez le total des cotisations, vous pouvez voir que le nombre de membres peut varier. Il peut y en avoir cent comme il peut y en avoir 50. Il ne faut pas oublier que la localité est assez petite.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): A la page 2, par exemple, vous faites de vifs reproches aux représentants de la CCN, aux représentants de la municipalité et même aux représentants du gouvernement fédéral. En ce qui concerne la CCN et sa politique d'expropriation, avez-vous jamais invité un de ses représentants à l'une de vos réunions pour répondre aux questions?

[Text]

Mr. Don Leclair (Carlsbad Springs Association of Residents): We did not invite an NCC spokesman actually to our meeting. We did set up a meeting though with our member of Parliament and with the NCC, and we ended up without any people from the NCC. They did not turn up; they did not show.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Would you like to add something?

Mr. Wlochowicz: Subsequent to the notice of expropriation but prior to the time when people received their appraisals from the NCC we had written—we had taken the initiative—to the NCC mainly in connection with the developments of the South East City. People concerned wanted to know what was happening. So a meeting was arranged, I guess mainly through Roderick Clack, and he invited regional and municipal people. There was a large setup in the Gloucester Base, with simultaneous translation and this sort of thing. And there was also a representative from the Ontario Housing Corporation there. But it was generally a discussion on the south-east city project. After that, when we had our difficulties, we approached John Turner and John Turner felt that what was required was a delegation to come from Carlsbad Springs to his office, and he would invite the NCC people who would sit around the table and discuss the problem. That was the situation then. So we had a meeting of people who were being expropriated and they chose a delegation of four people, I believe. Well, the meeting, strangely, was held on December 13, a Friday, in the afternoon, and I had arranged to take the time off. I already was on my way when my wife got a phone call from Mr. Turner's office saying that the NCC would not show up, that apparently they had consulted with their solicitors and were advised at that point, two hours before the meeting, not to come. So we were totally disappointed and the meeting was non-productive.

At a later stage I met with Mr. Gallant at a function and expressed to him the frustration that was felt in the community about this whole expropriation. So he suggested that he would arrange a meeting for us within the NCC. And a meeting was arranged with Mr. Oliver and Mrs. Thomas. Don McClure and I went to this meeting. And I must say, not that I want to be bitter, that is was totally useless. It was total confrontation. The point of view that Mrs. Thomas expressed was that they had communicated with the community. In fact, they had gone overboard because apparently they had sent out some information literature which the people should have understood or have received and be satisfied with. But the result of this meeting was so negative that one has no inclination to attend further dialogue with these people.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you.

• 1725

I have Senator McDonald and then Mr. Baker.

Senator McDonald: Mr. Wlochowicz, you reside at Carlsbad Springs?

Mr. Wlochowicz: Yes.

Senator McDonald: Are you employed in the area or in Ottawa?

[Interpretation]

M. Don Leclair (Association des résidents de Carlsbad Springs): Nous n'avons pas invité de représentants de la CCN à nos réunions. Cependant, nous avons demandé une rencontre avec notre député et des représentants de la CCN et celle-ci a décliné l'invitation. Personne de la CCN n'est venu.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Vous voulez ajouter quelque chose?

M. Wlochowicz: Après l'avis d'expropriation, mais avant que les gens ne reçoivent leur évaluation de la CCN, nous avions pris sur nous d'écrire à la CCN concernant l'aménagement de la ville du sud-est. Les gens voulaient savoir ce qui se passait. Une réunion a donc été convoquée, par l'entremise surtout de M. Roderick Clark, réunion à laquelle étaient invités les représentants des municipalités régionales et locales. Tout avait été organisé à la base de Gloucester; il y avait même un service de traduction simultanée. Il y avait aussi, j'allais l'oublier, un représentant de la Société d'habitation de l'Ontario. Mais cette réunion-là portait sur le projet de la ville du sud-est. Par la suite, au moment où nous avons eu des difficultés, nous sommes entrés en communication avec M. John Turner qui nous a proposé de former une délégation de Carlsbad Springs et de nous rendre à son bureau. Il allait inviter les représentants de la CCN et ensemble nous allions discuter du problème. Nous avons donc tenu une réunion des personnes touchées par l'expropriation et formé une délégation de quatre d'entre elles. Les réunions avec M. Turner devaient avoir lieu le 13 décembre, un vendredi. J'avais pris des dispositions pour m'absenter de mon travail. J'étais en route quand ma femme a reçu un appel du bureau de M. Turner indiquant que les représentants de la CCN refusaient de se présenter. Ils avaient consulté, semble-t-il, leur avocat qui leur avait suggéré, deux heures avant la réunion, de ne pas s'y rendre. Nous étions évidemment fort déçus. La réunion n'a rien donné.

Plus tard, j'ai rencontré M. Gallant, lors d'une réception, et lui ai dit quel était le sentiment de frustration éprouvé par les gens concernant l'expropriation. Il a indiqué qu'il allait organiser une rencontre avec des représentants de la CCN. Une rencontre a effectivement été organisée avec M. Oliver et M^{me} Thomas. M. Don McClure et moi-même nous y sommes rendus. Je ne veux pas me montrer amer, mais je dois dire que la rencontre a été tout à fait inutile. C'était l'impasse totale. Selon M^{me} Thomas, la CCN avait tout fait pour communiquer avec les gens de la localité. En fait, elle avait fait beaucoup, disait-elle, puisqu'elle avait été jusqu'à envoyer des brochures que les gens auraient dû recevoir et comprendre. Ils auraient dû en être satisfaits. Mais cette réunion a été si négative que cela n'incite pas à dialoguer plus avant avec ces gens.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous remercie.

Le sénateur McDonald et ensuite M. Baker.

Le sénateur McDonald: Monsieur Wlochowicz, vous demeurez à Carlsbad Springs?

M. Wlochowicz: Oui.

Le sénateur McDonald: Travaillez-vous dans la région ou à Ottawa?

[Texte]

Mr. Wlochowicz: In Ottawa.

Senator McDonald: In Ottawa. Does any of your group represent the farming people from Carlsbad Springs?

Mr. Wlochowicz: What do you mean?

Senator McDonald: Were any of you people involved in the sale of property to the Ontario Housing Corporation or Central Mortgage and Housing and the National Capital Commission?

Mr. Wlochowicz: We have people here. Mr. Vodden sold to the Ontario Housing and Don Leclair is being expropriated.

Senator McDonald: By whom?

Mr. Wlochowicz: John is being expropriated.

Senator McDonald: By whom?

Mr. Wlochowicz: By the NCC. We have some other members from the community here who are also being expropriated.

Senator McDonald: But you all live or have lived in that immediate area.

Mr. Wlochowicz: Yes, that is right.

Senator McDonald: On page 5 of your brief you talk about land being purchased over the period 1973-74 at a price range from \$700 to \$2,085 per acre. Why the great variance between \$700 and \$2,085? Could some of this land be classed as urban and some as rural? Why is there this range in price?

Mr. Harold Vodden (Carlsbad Springs Association of Residents): I would like to answer this question. The local people were not responsible when the Government of Ontario, with the connivance of the National Capital Commission, drew a circle around an area in Carlsbad Springs for the southeast city. Within that area were certain parcels of land owned by people who were nonresidents and who had purchased for speculation. There were also certain parcels of land owned by people with disabilities and who could no longer farm. These parcels of land were purchased at the lower price.

Senator McDonald: This was the first land in the area to be purchased, was it?

Mr. Vodden: The first land in the area purchased by the Ontario Housing was purchased at a low price. The first property sold for \$850. Then it jumped. The next property was \$1,000, and 1,000 for about a dozen... until they told the people they were purchasing for an unknown client. It was a really deceptive trick.

Senator McDonald: Who was doing the actual purchasing? Who was the person?

Mr. Vodden: A. E. LePage, acting for a Mr. Brown. This is what they told the original people.

When they purchased that land which was readily for sale, they came across people like myself who did not wish to sell.

[Interprétation]

M. Wlochowicz: A Ottawa.

Le sénateur McDonald: À Ottawa. Un membre de votre groupe représente-t-il les agriculteurs de Carlsbad Springs?

M. Wlochowicz: Que voulez-vous dire?

Le sénateur McDonald: Avez-vous quelque chose à voir avec la vente de terrains à la Société de logement de l'Ontario ou à la Société centrale d'hypothèques et de logement et à la Commission de la Capitale nationale?

M. Wlochowicz: Nous avons ici M. Vodden qui a vendu à la Société de logement de l'Ontario et Don Leclair qui fait l'objet d'une expropriation.

Le sénateur McDonald: De la part de qui?

M. Wlochowicz: John est exproprié.

Le sénateur McDonald: Par qui?

M. Wlochowicz: Par la CCN. Nous avons aussi d'autres membres présents de la communauté qui sont également expropriés.

Le sénateur McDonald: Cependant vous vivez tous ou avez vécu dans les environs de Carlsbad Springs?

M. Wlochowicz: Oui, c'est exact.

Le sénateur McDonald: A la page 4 de votre mémoire vous parlez de terrains ayant été achetés en 1973-1974 pour un prix allant de \$700 à \$2,085 l'acre. Pourquoi cette grande différence? Une partie de ces terrains était-elle considérée comme urbaine et l'autre comme rurale? Pourquoi y a-t-il cet écart dans le prix?

M. Harold Vodden (association des résidents de Carlsbad Springs): Je vais répondre. La population locale n'a eu aucune responsabilité lorsque le gouvernement de l'Ontario, de connivence avec la Commission de la capitale nationale, a tracé un cercle autour d'une zone de Carlsbad Springs pour la ville du sud-est. Dans cette zone certains lots appartenaient à des non-résidents qui avaient acheté dans un but de spéculation. Certains autres lots appartenaient à des handicapés qui ne pouvaient plus cultiver. Ce sont ces lots qui ont été achetés au prix inférieur.

Le sénateur McDonald: Ce sont les premiers terrains qui ont été achetés dans la région, n'est-ce pas?

M. Vodden: Les premiers terrains achetés dans la région par la Société de logement de l'Ontario l'ont été à ce prix inférieur. Ils sont partis pour \$850. Ensuite les prix ont grimpé. Le suivant s'est vendu à \$1,000, et \$1,000 pour environ une autre douzaine jusqu'à ce qu'ils disent à la population qu'ils achetaient pour un client inconnu. C'était vraiment malhonnête.

Le sénateur McDonald: Qui faisait ces achats? Quelle personne?

M. Vodden: A. E. LePage au nom d'un certain M. Brown. C'est ce qu'on a dit au premier vendeur.

En achetant ces terrains qui étaient à vendre, ils se sont retrouvés face à face avec des gens comme moi qui ne tenaient pas à vendre.

[Text]

Senator McDonald: Were you a farmer?

Mr. Vodden: No, sir. I was working with the federal government but I had been in the area and owned the land for some 40 years. Finally, after refusing to sell my land for six months, they came to said, we now own the land to the north, to the south, to the east and to the west; if you do not sell there is the threat of expropriation. So I sold. I do not mind telling you that I got a little more than I estimated for my land. I sold 45 acres at the back and retained my home and five acres at the front. I was very, very fortunate.

But here again, this is not the end. The revenueurs finally came around. This is going to hit us all, and hit all the people who are now being expropriated. For example, after complying with the Income Tax Act and declaring capital gains on my property, I received a letter from the department inquiring on what grounds I estimated my land at \$1,500 per acre... and gentlemen, that is within sight of the Peace Tower. The Department of Revenue wrote back and said, "We do not agree with your estimate, we consider your land was only worth \$500." I went to see the official in the department. He wrote me a letter, "Well, may be it is worth \$600, \$700, \$800." Finally, he billed me at \$900.

• 1730

Gentlemen, I served six years for this country overseas. The tax demanded of me and what I had to pay was more than twice the amount of money paid by the government for my services overseas for six years of war. And this national capital, gentlemen, was to be a memorial, a memorial to those who served, those who suffered, those who died; and those who returned, those who worked in the factories and those who farmed. That is what this national capital is all about. It is contained in this report. Surely you have read it—Gréber's Report, 1950.

Mr. Francis: That is the Gréber Report.

Mr. Vodden: This is the Gréber Report. This was to be a national memorial to those who served in the war and to Canadians in general. And we are the ones that are now having to pay for this memorial; it is an awful price to have to pay to be a citizen of this capital area, an awful price.

Senator McDonald: Thank you very much.

Mr. Chairman, there is just one more question I want to ask the witnesses. I know you are well aware that there is argument as to whether Carlsbad Springs and the land that happens to be located there is a good area to build a large urban centre. Having lived there, all of you I presume over considerable length of time, and I do not expect that you are expert engineers because I am not, do you feel that you can build a city of 100,000 people in that particular land area successfully and at relative costs compared to other areas?

Mr. Vodden: Mr. Senator, I am a nongraduate engineer, formerly employed by the federal government on building laboratories. I have built buildings all over Canada. Carlsbad Springs presents no more problem to building than many other sites I have seen all over Canada. This is just a political football which is being kicked around from our local to the regional government people. There are some wonderful houses at Carlsbad Springs; you have just got to

[Interpretation]

Le sénateur McDonald: Étiez-vous cultivateur?

M. Vodden: Non, monsieur. Je travaillais pour le gouvernement fédéral mais cela faisait quarante ans que j'habitais la région et que ce terrain m'appartenait. En fin de compte, après avoir refusé de vendre mon terrain pendant six mois, ils sont venus me voir en me disant qu'ils possédaient maintenant les terrains au nord, au sud, à l'est et à l'ouest et que si je ne voulais pas vendre, ils me menaceraient d'expropriation. J'ai donc vendu. Je ne cacherai pas que j'ai eu un peu plus que je n'espérais. J'ai vendu 45 acres derrière ma maison, conservé celle-ci, et 5 acres devant. J'ai eu énormément de chance.

Mais une fois de plus, ce n'est pas le fin mot de l'histoire. Nous avons eu la visite des agents du Fisc. C'est ce qui nous attend tous, ce qui attend tous ceux qui sont maintenant expropriés. Par exemple, après avoir rempli ma feuille d'impôts et déclaré mes plus-values, j'ai reçu une lettre du Ministère me demandant sur quelle base j'avais estimé mon terrain à \$1,500 l'acre—et messieurs, cela au pied même de la tour de la paix. Le ministère du Revenu m'a répondu qu'il n'était pas d'accord avec mon estimation et qu'il considérait que mon terrain ne valait que \$500. J'ai été voir le fonctionnaire responsable du ministère. Il m'a écrit une lettre me disant que peut-être il valait \$600, \$700 ou \$800. En fin de compte, il me l'a facturé à \$900.

Messieurs, j'ai servi ce pays outre-mer pendant six ans. L'impôt qu'on m'a réclamé représentait deux fois le montant versé par le gouvernement pour mes six années de guerre outre-mer. Et cette capitale nationale, messieurs, devait être un monument, un monument élevé à ceux qui ont servi, à ceux qui ont souffert, à ceux qui sont morts, et à ceux qui sont revenus, à ceux qui ont travaillé dans les usines et qui ont travaillé la terre. C'est ça la capitale nationale. C'est ce qui est dit dans ce rapport. Vous l'avez certainement lu, le rapport Greber de 1950.

M. Francis: Le rapport Greber.

M. Vodden: Le rapport Greber. Ce devait être un monument national à la mémoire de ceux qui avaient servi sous les drapeaux et à la mémoire des Canadiens en général. Et c'est nous qui devons maintenant payer pour la construction de ce monument. Le prix à payer pour être citoyen de cette capitale est énorme.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Je vous remercie infiniment.

Monsieur le président, il reste encore une question que j'aimerais poser aux témoins. Vous savez que l'on se demande si Carlsbad Springs et les terrains environnants se prêtent à la construction d'un grand centre urbain. Étant donné que vous demeurez tous depuis un certain temps à cet endroit, et n'étant pas plus ingénieurs que moi, je suppose, estimez-vous qu'on puisse établir avec succès une ville de 100,000 habitants sur ce territoire particulier à un coût relativement comparable à celui de n'importe quelle autre région?

M. Vodden: Monsieur le sénateur, je suis ingénieur sorti du rang, et j'ai travaillé pour le gouvernement fédéral à la construction de laboratoires. J'ai construit pour le gouvernement partout au Canada. Carlsbad Springs ne présente pas plus de problèmes de construction que nombre des autres endroits que j'ai vus au Canada. Il ne s'agit que d'une simple affaire de politique que les responsables locaux et les responsables régionaux se renvoient. Il y a des

[Texte]

come out and see some of them. There is no problem whatsoever. There are problems, I will agree, with Leda clay on high rise buildings, there are problems on large structures; but for detached residential homes there is no problem whatsoever.

Senator McDonald (Moosomin): Thank you very much, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I have now Mr. Baker and then Mr. Watson.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I was very interested in your views—and I do not want to pursue it—with respect to the Leda clay situation, because as you know that matter has been a question around here. There has been a tremendous number of engineering reports—I do not think there is any area in the national capital area that is more fraught with difficulties in terms of the political aspects, which you mentioned, or where there have been more engineering reports made available to it.

It is my hope, especially in view of the opinion that you have advanced, before this Committee deals in any way with the business of where development ought to go, that it have the occasion to have before it the engineers who produced all the reports—and there is a half a dozen at least, all of which I have somewhere—none of which agree with the blanket endorsement that you have given. But those are the written words that appear and I am not disputing your word, sir, when I say that. I would like to have the opportunity to examine the engineers who have made that report. Mr. Chairman, I hope the Committee, will consider the importance of this because of the very strong opinions that have been expressed on both sides of the issue; and I am not discounting your opinion as one of the strong ones with respect to that area.

I was interested in the terms of this expropriation, what you found in dealing with OHC as opposed to the NCC. You seem to feel—and this is what the brief says—notwithstanding the fact that there is a variation in price as a result of acquisition by purchase, through options, I presume, subject to severances and all of the other things, as I read your brief, there seems to be more humanity, from the point of view of the property owner, than is contained in the blanket expropriation method used by the NCC. Is that a fair...?

Mr. Wlochowicz: Yes. That is absolutely correct.

• 1735

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Yes. That there does seem to be that?

Mr. Wlochowicz: Well, it is a fact.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): What does concern me though, I want to test that opinion...

Mr. Wlochowicz: Yes.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): ...because I have expropriated property. The one thing that has always struck me about the expropriation of property is that, when the expropriation goes on, the value is set throughout the whole area; so that you cannot have a difference of \$700 on one day, or \$1,200 for the next farm, depending on the strength of the negotiator or the negotiations put up by the owner, or how he can best sell the attributes of his property. I am very interested in this view, because it is contrary to what I would have otherwise thought. Following what the Chairman has said, is that the feeling of the members of your Association, that they were better served

[Interprétation]

maisons magnifiques à Carlsbad Springs, il n'est que d'aller voir sur place pour s'en rendre compte. Il n'y a aucun problème. J'admets que le type d'argile de notre sol pose des problèmes pour la construction de tours ou de grands bâtiments, mais pour les maisons d'habitation il n'y a aucun problème.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Je vous remercie infiniment, monsieur le président.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): M. Baker, et ensuite M. Watson.

M. Baker (Grenville-Carleton): J'ai écouté avec beaucoup d'attention votre point de vue, et je n'y reviendrai pas, concernant l'argile Leda constituant le sol, car vous savez qu'on en a beaucoup parlé. On ne compte plus les rapports d'ingénieurs, je ne pense pas qu'il y ait aucune région de la capitale nationale qui soit plus chargée de problèmes de politique, comme vous l'avez mentionné, ou qui ait fait l'objet de tant de rapports d'ingénieurs.

J'espère, surtout après avoir entendu votre opinion, qu'avant que ce Comité ne s'attaque aux différentes options d'aménagement, il aura l'occasion d'entendre des ingénieurs responsables de tous ces rapports, et il y en a au moins une demi-douzaine quelque part dans mon bureau, dont aucun ne manifeste cette assurance qui est la vôtre. Mais il ne s'agit que d'écrits et je ne conteste pas votre parole, monsieur, lorsque je dis cela. J'aimerais avoir la possibilité d'entendre les ingénieurs qui ont rédigé ce rapport. Monsieur le président, j'espère que le Comité considérera l'importance de cette question à cause des fortes opinions contradictoires qui ont été exprimées à son égard. Et je considère la vôtre comme une de ces fortes opinions.

Ce qui m'a intéressé, ce sont vos conclusions comparant la procédure d'expropriation utilisée par la Société d'habitation de l'Ontario à celle utilisée par la Commission de la Capitale nationale. Vous semblez penser, et c'est ce que le mémoire indique, que, malgré les différences de prix à la suite des achats, des options, je suppose, le processus utilisé par la Société de l'habitation de l'Ontario est plus humain pour le propriétaire que la méthode d'expropriation générale utilisée par la Commission de la Capitale nationale. Ai-je raison...

M. Wlochowicz: C'est absolument exact.

M. Baker (Grenville-Carleton): Oui. Il semble donc qu'il en soit ainsi?

M. Wlochowicz: C'est un fait.

M. Baker (Grenville-Carleton): Pourtant j'aimerais vérifier ce jugement...

M. Wlochowicz: Oui.

M. Baker (Grenville-Carleton): ...car j'ai une propriété qui a été expropriée. Ce qui m'a toujours frappé dans le cas de l'expropriation des propriétés, c'est que, dans ce processus, la valeur des propriétés est établie pour tout un secteur. Vous ne pouvez donc pas avoir un jour de \$700 dans le cas d'une propriété, et \$1,200 pour une autre propriété dépendant de la façon dont le négociateur ou le propriétaire réussit à présenter les choses. Donc, ce jugement m'intéresse beaucoup, car il contredit ce que je pensais. D'après ce qu'a déclaré le président, votre Association pense que la négociation est plus favorable au propriétaire que l'expropriation?

[Text]

by the negotiation approach than by the expropriation approach?

Mr. Wlochowicz: Yes. I think that, with negotiated approach, individuals had an opportunity to discuss and demand a more reasonable price. I think that what one has to keep in mind—and I hope you agree that this is a sensible proposition—just as in the stock market, if you have a stock that trades very little, then it is pretty difficult to establish a value. So it was in Carlsbad Springs, because initially there were not many sales. If you look at the values that were paid by OHC, the average is around fifteen hundred dollars, and I can say with some confidence that, had the NCC come in with average appraisals of that order, most people would have settled without fighting.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Right. Is that because of the threat that is implicit—and I do not want you to misunderstand me, or any of my colleagues to misunderstand me—whether a municipality expropriates, the province expropriates, the federal government expropriates? Is this tendency you have attested to, to settle at lower prices, because of the threat that is posed by expropriation? Is it your feeling that the notice of intention to expropriate, or the notice of expropriation, affects the minds of the people who are being expropriated, in terms of the fight that they can put up?

Mr. Wlochowicz: No, I think the . . .

Mr. Baker (Grenville-Carleton): In other words, do they lose the right to say, "no", and this has an effect on the ultimate negotiations?

Mr. Wlochowicz: Let me just express my observation, that the moment there was talk of expropriation by the NCC, the morale in the community was very low. I think past experiences of expropriation by the NCC were set in negative tones throughout the whole community. But there was some ray of hope that maybe this case would be a bit different, because there had been changes in the law, and we tried to find out what these changes were, and in what fashion people would get a better deal. But I think, subsequently, people realized they cannot fight big government and we have described to you, for instance, the appraisal practices, which seem very arbitrary. We have written to the Appraisal Institute, because we feel it is their responsibility to look into this. But, when a thing like this happens, from a government, how can a little person fight it?

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Has there been any comment or have you had any reply from the Appraisal Institute of Canada with respect to this?

• 1740

Mr. Wlochowicz: Yes, the replies are there. The most recent letter which I have received, and it is not included in the brief—perhaps I could just review . . .

Mr. Baker (Grenville-Carleton): It would be on what you had in your . . .

Mr. Wlochowicz: Yes. As you will remember, they told us that the case is in appeal, or the Karam case is, so we submitted this property as an example. What we received as a reply is that it has been given to their committee which studies practices, and they will tell us if anything comes of it.

[Interpretation]

M. Wlochowicz: Oui. Je crois qu'en utilisant la méthode de la négociation, les particuliers ont la possibilité de discuter et d'obtenir un prix plus raisonnable. Je crois que c'est comme à la Bourse des valeurs; lorsqu'il y a peu de transactions de telle au telle action, il est fort difficile d'établir sa valeur. La situation est pareille à Carlsbad Springs car originairement il y a eu très peu de ventes. Si vous venez compte des valeurs établies hier la Société d'habitation de l'Ontario, soit en moyenne \$1,500, je puis affirmer avec conviction que si la Commission de la Capitale nationale avait présenté des évaluations, en moyenne, de cet ordre, la plupart des gens auraient été satisfaits.

M. Baker (Grenville-Carleton): D'accord. Est-ce que cette situation résulterait du fait qu'il existe une menace sous-jacente? je ne veux pas ici qu'on interprète mal ma pensée, mais je me demande si, lorsqu'une municipalité, une province ou le gouvernement fédéral exproprie, il n'y a pas comme une certaine menace qui plane sur toute l'opération? Ainsi, cette ombre de menace pourrait être la cause de ces prix peu élevés? Ne pensez-vous pas que l'avis d'expropriation a une influence sur la résistance qu'opposera par la suite le propriétaire?

M. Wlochowicz: Non, je crois que . . .

M. Baker (Grenville-Carleton): En d'autres termes, par suite de cette menace est-ce que le propriétaire ne perd pas son droit de dire «non» et celle-ci n'influence-t-elle pas le résultat définitif de la négociation?

M. Wlochowicz: Disons que les rumeurs d'expropriation par la Commission de la Capitale nationale ont fort nui au moral de cette communauté. Je crois que les expropriations faites par le passé par la Commission de la Capitale nationale ont eu des répercussions négatives. On espérait cependant que cette fois la situation pourrait être différente, vu les modifications apportées à la Loi; nous avons essayé de savoir quelles étaient ces modifications et comment les propriétaires pourraient être mieux traités. Mais je crois qu'ensuite les gens se sont rendus compte qu'ils ne pouvaient pas lutter contre un gouvernement et en fait nous vous avons décrit des pratiques d'évaluation qui semblent des plus arbitraires. Nous avons écrit à l'Institut des évaluateurs car nous pensons que c'est à lui d'examiner cette situation. Pourtant, comment voulez-vous qu'un particulier lutte contre un gouvernement?

M. Baker (Grenville-Carleton): Est-ce que l'Institut vous a donné une réponse à ce sujet?

M. Wlochowicz: Oui, j'ai la réponse ici et la dernière lettre que j'ai reçue, mais qui n'a pas été incluse dans le mémoire . . . Peut-être que je pourrais indiquer brièvement . . .

M. Baker (Grenville-Carleton): Est-ce qu'on y traite de ce que vous aviez dans . . .

M. Wlochowicz: Oui. Si vous vous souvenez, il s'agissait d'un appel ou de la cause Karam et nous avons fourni comme exemple cette propriété. On nous a indiqué en réponse que le cas avait été soumis à leur comité qui étudie les pratiques suivies et qu'on nous donnerait les résultats.

[Texte]

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I see. What concerns me about the appraisal evidence is in terms of the timing. As I recollect it, the timing was that the acquisitions—as you have described it—by stealth took place ahead of time. They were negotiated purchases. The prices ranged very high, as you have described it in the brief, and based on negotiated purchases, the appraisers for an expropriating body came in at prices which were much lower. Is that the gist of your ...

Mr. Leclair: Could I mention something?

Mr. Baker (Grenville-Carleton): Did you ever retain any appraisers of your own?

Mr. Leclair: Yes. On the advice of a lawyer were told to obtain a lawyer and an appraiser, and have that information available so that we would have some basis to consider the NCC appraisal.

To go back just a step in answering, my personal feelings when I read the expropriation notice in the paper, which is the first time I saw it, were that I was shocked. I am sure that most of the people who did read it in the paper first, before getting a registered letter two or three days later, were in the same boat. They were shocked. I think perhaps more so because it is the federal government. I think there probably prevailed the attitude that it is big government and we cannot fight it and we have to go along with it. The hearing that was mentioned earlier I think kind of bore that out because, as I recall it, there were three actual objections to the expropriation itself, but there were a number of people who voiced objections of another sort. I think they were at the point where they felt, well, what is the use of objecting to the expropriation itself, you cannot do anything about it.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): So you have a final question?

Mr. Baker (Grenville-Carleton): No, I will not ask anything further.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I could put you on for a second round. Mr. Watson.

Mr. Watson: I am having a hard time, really, to believe what I am hearing here. You are saying in effect, to use Mr. Baker's terminology, that acquisition by stealth, paying people different prices, depending upon the salesmanship of the agent acting for the Ontario Housing Corporation, ranging from a low of \$700 or \$800 to a high of \$2,000 for basically in many cases the same property, and in effect you gentlemen are telling us that this is a more laudable approach by government than paying everyone the same price, or a fair price, by expropriation. I am not suggesting for a minute that the NCC price may be a fair price. What you gentlemen are saying in effect is that the approach that OHC used, which I think is disgraceful because it meant that some people were taken advantage of at the beginning and others who held out to the end managed to get a decent price, and as far as I am concerned I do not think there should even have been an argument about it, it should have all been expropriated and everyone should have received a fair price. That price may not be what the NCC finally offered at all, it may have been more, but I cannot see for the life of me how you can argue that the OHC did something that was at all acceptable under any government in this country. I think what they did was disgraceful.

[Interprétation]

M. Baker (Grenville-Carleton): Bon; ce qui m'inquiète, c'est l'échéancier. Si je me souviens bien, ces acquisitions, comme vous l'avez décrit, s'étaient faites à la dérobée et étaient en avance sur le programme. Il s'agissait d'achats négociés et les prix s'établissaient à des niveaux très élevés, comme vous l'avez indiqué dans le mémoire. Par rapport aux achats négociés, les expropriations faites par les évaluateurs aboutissaient à des prix beaucoup moins élevés. Est-ce là l'essentiel de votre ...

M. Leclair: Puis-je indiquer quelque chose?

M. Baker (Grenville-Carleton): Est-ce que vous avez engagé personnellement les services d'évaluateurs?

M. Leclair: Oui. Sur les conseils d'un avocat, on nous a dit d'obtenir les services d'un avocat et d'un évaluateur et d'avoir ces renseignements afin d'avoir une base pour juger l'évaluation de la Commission de la Capitale nationale.

Pour revenir en arrière, je dirais que, lorsque j'ai vu dans le journal l'avis d'expropriation, j'ai été choqué. Je suis certain que c'était aussi le cas de toutes les personnes qui ont lu ce journal avant de recevoir, deux ou trois jours plus tard, la lettre enregistrée. Je crois que le choc était d'autant plus grand que la mesure venait du Gouvernement fédéral, car les gens ont toujours l'impression que, dans ce cas, il n'y a rien à faire. L'audience dont j'ai parlé plus tôt, je le crois, confirme ce que je viens de dire car, si je me souviens bien, en fait trois objections avaient été apposées à cette procédure d'expropriation, mais un certain nombre de personnes voulaient présenter des objections d'un autre ordre. Je crois que les gens en étaient arrivés au point où ils considéraient qu'il était inutile somme toute de s'opposer à l'expropriation.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Avez-vous une dernière question à poser?

M. Baker (Grenville-Carleton): Non.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je puis mettre votre nom sur la liste pour une deuxième série de questions. Monsieur Watson.

M. Watson: J'ai bien du mal à croire ce que je viens d'entendre ici. Vous préconisez, pour reprendre les termes de M. Baker, que l'acquisition à la dérobée faite par la Société d'habitation de l'Ontario qui offrait des prix s'échelonnant d'aussi bas que \$700 ou \$800 jusqu'à un niveau aussi élevé que \$2,000 pour une même propriété, constitue une façon fort louable pour un gouvernement de procéder plutôt que de procéder par expropriation en présentant un seul et même juste prix. Je ne prétends aucunement que le prix présenté par la Commission de la Capitale nationale était juste. Mais je considère la façon dont procède la Société d'habitation de l'Ontario, comme une honte, puisque dès l'origine on a dupé certaines personnes et que, par contre, d'autres qui ont tenu jusqu'à la fin ont obtenu un prix convenable. Je pense que la seule façon honnête de procéder est de présenter à tous les expropriés un prix juste. Ce juste prix n'est peut-être pas celui que la Commission de la Capitale a, en fin de compte, offert; il aurait peut-être dû être plus élevé, mais je ne vois pas comment vous pouvez prétendre que la façon de procéder de la Société d'habitation de l'Ontario est justifiable de la part d'un gouvernement. C'est honteux!

[Text]

Mr. Leclair: May I answer that?

Mr. Baker (Grenville-Carleton): You can rebut it, if you like.

Mr. Leclair: In the NCC expropriation their prices were not flat and equal by any means. They started out with \$385 an acre and they went up as high as—I might stand to be corrected, but I believe they went to something like \$4,000 for a particular piece of property.

An hon. Member: A small part.

• 1745

Mr. Leclair: Yes, that is right. But on Ontario Housing you are saying the same thing. You are saying that it should be an equal rate for everybody.

Mr. Watson: Presumably, though, on the expropriation they would have to—if they pay different prices under the expropriation they have to base themselves on something other than willingness of the party selling to sell. In the case of the OHC acquiring it, it is just the willingness of the seller that counts really, whereas with expropriation they would presumably have to base that differential in price upon market factors and upon appraisal factors. Otherwise the thing would not hold up. Anyone who has an argument against any price that they have under the federal expropriation act can come to court with very little expense, or no expense at all if he does not want to hire a lawyer, and he can get just as fair a shake, quite frankly without a lawyer as he can with one.

Mr. Leclair: You are right, sir, presumably.

Mr. Watson: Pardon?

Mr. Leclair: You are right, presumably.

Mr. Watson: Presumably, and it is just that I would hope that whoever has been advising your people who are expropriated is telling most of them to go to court if necessary, because there is nothing to worry about going to court, to the federal court in these things. I am sure of that.

Mr. Wlochowicz: No. What we have understood—we had a young chap who is a lawyer come out and donate his services to tell us about the act, and as he explained it to us, there are only certain costs that were covered if a person chose to go the court route, but there were still other costs that the person paid out of pocket regardless, whether he won or lost. People who have one asset and who have reservations about fighting big government are not going to risk that to prove some point of principle.

Let me just clarify one more point. I checked this when I was talking to Mr. Oliver at the NCC. They were at that stage when there was disagreement between the types of appraisals that were coming out. The feeling was, well, produce some test cases and we will go to court. Why should we produce test cases? Why should the community produce test cases?

In any event, those people who settled early without waiting for these test cases or whatever you want to call them to go through—if the judgment had been favourable for the community's point of view, these people who settled originally would get no compensation whatsoever. So there is really no difference between on the free market a person selling for personal reasons at a price which he feels is right and somebody out for a better deal, or someone who understands the value of property a bit better. They still get the short end of the stick.

[Interpretation]

M. Leclair: Me permettez-vous de répondre?

M. Baker (Grenville-Carleton): Vous pouvez réfuter cet argument si vous le désirez.

M. Leclair: Je dirai que la Commission de la Capitale nationale, dans le cas des expropriations, n'a aucunement établi des prix égaux pour tous. Elle a commencé par accorder \$385 l'acre puis le prix a grimpé et a atteint, et si je me trompe, corrigez-moi, quelque \$4,000 dans un cas.

Une voix: Dans le cas d'une petite partie, alors?

M. Leclair: C'est exact. Mais vous dites que dans le cas de la Société d'habitation de l'Ontario les prix devraient être égaux pour tout le monde.

M. Watson: Il se peut cependant que dans le cas des expropriations il faudrait procéder de cette façon-là et se baser sur autre chose que le désir du vendeur de vendre. Dans le cas des acquisitions faites par la Société d'habitation de l'Ontario on ne tient compte que du consentement du vendeur alors que dans la procédure d'expropriation la différence de prix devrait être basée sur la valeur marchande et l'évaluation, car autrement cela n'aurait pas de sens. Toute personne qui n'est pas d'accord quant au prix fixé en vertu de la Loi fédérale sur les expropriations peut à peu de frais se présenter devant les tribunaux et sans frais du tout si elle n'engage pas d'avocat. Sans avocat d'ailleurs, le plaignant peut à mon avis être aussi bien traité.

M. Leclair: Vous avez probablement raison, monsieur.

M. Watson: Pardon?

M. Leclair: Vous avez sans doute raison.

M. Watson: Probablement... c'est que j'espérais que ceux qui conseillent vos expropriés leur préconisent de s'adresser au besoin aux tribunaux puisque dans ce cas il n'y a pas besoin de s'inquiéter; pas pour ces affaires du moins, j'en suis sûr, auprès de la Cour fédérale.

M. Wlochowicz: Non. Nous avons compris la chose différemment: nous avions un jeune ami avocat qui nous a fourni ses services pour nous expliquer la Loi et il nous a indiqué que certains coûts étaient défrayés lorsqu'on choisissait de s'adresser au tribunal mais qu'il restait quand même des frais à votre charge que vous gagniez ou perdiez le procès. Ceux qui ont un avoir et qui ont peur de lutter contre les gouvernements ne vont pas prendre ce risque juste pour prouver quelque question de principe.

J'aimerais aussi clarifier une autre question: j'ai vérifié ce point en en parlant à M. Olivier car à la Commission de la capitale nationale on en était au point où les différents genres d'évaluations ne semblaient pas concorder. On avait donc pensé qu'il fallait établir quelques cas-types et se présenter devant les tribunaux mais il s'agirait de savoir pourquoi la communauté devrait fournir ces cas.

De toute façon, ceux qui ont vu leur cas réglé avant que soient établies ces cas-types ou tout autre chose du genre, dans les cas où les jugements avaient été favorables à la communauté, n'obtenaient aucune indemnisation. Il n'y avait donc pas de différence réelle entre le cas d'une personne vendant sur le marché libre pour des raisons personnelles à un prix qu'elle considérerait comme juste et celle ayant marchandé, connaissant mieux la valeur de la propriété; dans les deux cas, ces deux personnes n'obtiendraient que le minimum.

[Texte]

We had hoped that by coming to this Committee and pointing out, at least in comparison to the OHC approach, that the NCC is much more brutal—perhaps there is some other method to do it. We are disappointed that in this particular case where really the NCC is purchasing property on which to build houses to compete with the private sector—we do not necessarily disagree with that. That is not a national need. This is going into business. They have not tried to evolve a more sensible system of taking property from people than the one they have come up with.

Mr. Watson: It seems to me again that expropriation is the fairest way, if it is done on the basis of fair appraisals and making people aware of the fact that they have rights, which if exercised is very likely to result in them getting a pretty fair price in the final analysis before the courts. The history of that expropriation procedure I think so far, since the new law has been passed and prior to that, is one of fair results from the point of view of what persons could have obtained prior to that expropriation. As a matter of fact, in the light of what has happened here with OHC going in first, I do not know why that in itself, the OHC average price, is not really the basis. It has formed the legal basis really for the expropriation price because it was a precedent that I think would have to stand. Even though I disagree with it, I think it is still nevertheless a precedent which should stand, and would stand, in court.

• 1750

Mr. Wlochowicz: What is interesting, if you read Judge Addy's judgment in which he finally set a value of \$1000 for the property, is that what pervades that judgment is a kind of feeling that this man who has purchased the property at a low price—and we will not go into detail about that: we know where the property is and we know a little bit about its history—should not be making so much money. There did not seem to be, in the judgment, this question of whether these OHC prices represented true market value or not.

Also in Judge Addy's judgment there is a statement which says that he found it disturbing that, with consistent regularity, the appraisers on the NCC side appraised one way, or on one level of values, while those hired by the individuals appraised at a different level, with different references; and this is the kind of mess, this is the kind of frustration we are living with. And what we see in the papers and what we see recorded is how fairly this whole thing is done and what a good project it is.

Mr. Watson: Would you not agree, though, that the fairest way is to treat everyone alike? There is certainly no way of ever achieving that the way they went about it, with the OHC doing it one way and having a tremendous range. Do you not think it is the fairest way?

Mr. Wlochowicz: Yes, provided that you agree on how to do it. Now, if you read Mr. Fullerton's article, he mentions that they had discussions among themselves as to how they should do this, and they had pre-conceived notions about how much the land should be worth out there.

[Interprétation]

Nous avions espéré, en venant au Comité, et en faisant remarquer que, tout au moins comparativement à la façon de procéder de la Société d'habitation de l'Ontario, la Commission de la capitale nationale se montrait beaucoup plus brutale, on songerait peut-être à établir une autre façon de procéder. Mais nous avons été déçus, même si, en fait, dans ce cas particulier il s'agissait d'achats de propriétés faits par la Commission de la capitale nationale pour construire des maisons et entrer en concurrence avec le secteur privé ce à quoi nous n'étions pas nécessairement opposés car il s'agissait là d'un besoin national. Mais, ce qui nous a déçu c'est que la Commission de la capitale nationale n'ait pas cherché à établir une façon plus raisonnable d'exproprier les gens.

M. Watson: Il me semble que l'expropriation est la façon la plus juste de procéder à condition que l'évaluation soit honnête et que l'on fasse savoir aux gens qu'ils ont droit à un juste prix qu'ils peuvent faire respecter, en dernier ressort, devant les tribunaux. Je crois que, depuis que la nouvelle loi a été adoptée, la procédure d'expropriation a abouti à des résultats plus justes comparativement à ce qu'ils étaient avant que n'existe cette procédure d'expropriation. En fait, d'après ce qui s'est produit ici alors que la Société d'habitation d'Ontario avait été la première en cause, je ne vois pas pourquoi on ne s'est pas basé sur le prix moyen fixé par la Société d'habitation de l'Ontario. Ce prix établit une base juridique en fait pour le prix d'expropriation et c'est un précédent qui devrait être respecté. Même si je ne suis pas d'accord avec ce précédent, il n'empêche qu'il devrait s'appliquer et être respecté devant les tribunaux.

M. Wlochowicz: Chose intéressante, dans le jugement rendu par le juge Addy il a, en fin de compte, décidé d'un prix de \$1,000 pour la propriété; nous connaissons le cas, et ce jugement laisse entendre que le propriétaire ne devrait pas gagner tant d'argent. Il ne semble pas être question dans le jugement de savoir si les prix fixés par la Société d'habitation de l'Ontario représentent la véritable valeur marchande.

Dans son jugement, le juge Addy a dit qu'il trouvait assez troublant que les évaluateurs de la Commission de la capitale nationale fournissent régulièrement des évaluations qui ne sont pas du même niveau que celles fournies par les évaluateurs engagés par les particuliers. Voilà donc le fouillis qui existe et les frustrations qui en résultent. Et pourtant nous lisons dans les journaux que toute la procédure est juste et que c'est un excellent projet.

M. Watson: Ne pensez-vous pas que la façon la plus honnête de procéder est de traiter tout le monde sur le même pied? Ce n'est certes pas de la façon dont a procédé la Société d'habitation d'Ontario avec toutes ces différences de prix qu'on atteint cet objectif. Pensez-vous que ce soit la façon la plus juste de procéder?

M. Wlochowicz: Oui, à condition que vous vous mettiez d'accord sur la procédure à suivre. Si vous aviez lu l'article de M. Fullerton, vous sauriez qu'ils n'étaient pas d'accord entre eux sur la façon de procéder et qu'ils avaient des idées préconçues sur la valeur des terrains.

[Text]

Mr. Watson: Yes.

Mr. Wlochowicz: Well, that is not the way of doing it. I cannot see that.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Darling.

Mr. Darling: Mr. Chairman, just one brief comment. Mr. Watson states that there should be one price pretty well set up; but as a real estate broker myself, having done appraisals a good many times, there can be farms and lots that are side by side but where the terrain is different. One is a bloody bog—so you cannot really set it up this way. There is going to be a variation in price and I am sure that you gentlemen would agree with this. Somebody has got a farm with a river on it, or a creek or something, which is a plus, and a good location and so on. This is why it is pretty hard to say that there is going to be expropriation at one price. To me, it is just an impossibility.

Mr. Vodden: That is right. The land which was sold for \$800 was that land which was for sale, that land which was abandoned, that land that the owners had no use for. The dear land was the best farming land in this community and, in many cases, the farmers, because of the location of their homes, have not let their homes go as well, which brought down that total price considerably.

See the difference here to the expropriation. I have a neighbour half-a-mile from me who returned from overseas, wounded. He bought 50 acres under the Veteran's Land Act. He lived there; he raised a family in a small, unpretentious house. He was expropriated; and they arrived, the Department of Public Works acting for the NCC, with a beautiful dossier and said they would give him \$50,000 for his 50 acres if he would pack his bags and go. So he said "Well, I cannot buy a house for \$50,000. I have lived here for 30 years and I want to remain here." "Ah, ha! You want to live in this old house?" It was no good to them but they sold it back to him for \$14,000 of his own money. That is expropriation.

There are a few farmers in the background here. One got expropriated twice. He built a large greenhouse. It is of no use to the NCC so they will not give him a penny for it.

No, it is very, very, very unfair. I think this whole expropriation proceedings, especially in the South East City, should be investigated because there are many, many things wrong with it. People are being expropriated; the NCC is literally stealing their land; and this, gentlemen, in the National Capital area.

Mr. Wlochowicz: You were speaking of the example of the person with the greenhouse. I think you saw the figures for the Dempsey property, say, at \$100,000 for 75 acres; the NCC was offering around \$1,500 an acre for that property. It is about three quarters of a mile from this particular property I am going to be referring to. The Dempsey property had no buildings, just land. Now the property I am referring to has a modern house which would easily sell for \$50,000 or \$55,000 perhaps. There is another smaller house with a family living in it showing only \$20,000; that is a very low value. There are two greenhouses of the plastic variety and a very, very large shed, and 70 acres of land which is being farmed as a vegetable farm, and it is a business at the same time. And the fair price that the NCC offered for this is \$95,000.

[Interpretation]

M. Watson: Oui.

M. Wlochowicz: Eh bien, moi je dis que ce n'est pas la bonne façon de procéder.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Monsieur Darling.

M. Darling: Une courte remarque, monsieur le président. M. Watson a déclaré qu'on devrait avoir un prix établi, mais vu que je fus moi-même courtier en immeubles et que j'ai fait bien des évaluations, je puis affirmer qu'il y a des fermes et des terrains qui se trouvent côte à côte et qui, pourtant, sont bien différents: l'un est peut-être un marécage... par conséquent, ce n'est pas la bonne façon de procéder. Il devrait y avoir des différences de prix, et je suis sûr que vous êtes d'accord ici à ce sujet. Il peut y avoir une ferme qui est traversée par une rivière; il peut y avoir un emplacement qui est meilleur. Il est donc difficile d'établir un prix unique pour l'expropriation. A mon avis, c'est là une impossibilité.

M. Vodden: C'est juste. Le terrain qui a été vendu à \$800 était un terrain qui avait été abandonné et dont les propriétaires ne savaient que faire. Le terrain évalué plus cher, était le meilleur terrain de culture dans cette localité et les cultivateurs n'ont pas voulu vendre leurs maisons non plus, et cela a fait baisser considérablement les prix.

Vous voyez la différence qui existe ici comparativement à la procédure d'expropriation. J'ai un voisin à un demi-mille de chez moi qui a été blessé à la guerre et qui a acheté 50 acres en vertu de Loi sur les terres destinées aux anciens combattants et qui a élevé sa famille dans une petite maison bien modeste. Le ministère des Travaux publics, au nom de la Commission de la capitale nationale, lui a offert \$50,000 s'il partait. Il leur a répondu qu'il ne pouvait pas se racheter une maison pour \$50,000 et qu'il voulait rester là où il habitait depuis 30 ans. Alors, on lui a offert de lui revendre sa vieille maison pour \$14,000. Ça c'est de l'expropriation!

Et je connais aussi des cultivateurs dont l'un a été exproprié deux fois; il avait construit une grande serre. Comme cette serre ne pouvait servir à rien pour la Commission de la capitale nationale, cette dernière ne l'a aucunement indemnié.

Je crois que c'est tout à fait injuste; je crois que toute la procédure d'expropriation, particulièrement du côté de South East City devrait faire l'objet d'une enquête car il y a énormément de failles. La Commission de la capitale nationale vole littéralement les terrains des gens; et cela, messieurs, dans la Région de la capitale nationale.

M. Wlochowicz: Vous parlez du particulier qui avait une serre? Je crois que vous avez vu les chiffres pour la propriété Dempsey à \$100,000 pour 75 acres. La Commission de la Capitale nationale a offert près de \$1,500 par acre pour cette propriété. Elle se trouve à peu près à trois quarts de milles de la propriété dont je vais parler. La propriété Dempsey ne comprend aucun bâtiment; il ne s'agit que de terrain. Mais la propriété dont je veux parler comporte une maison moderne qui pourrait facilement se vendre \$50,000 ou \$55,000. Il y a aussi une maison plus petite occupée par une famille et qui n'est évaluée qu'à \$20,000; ce qui est peu. Il y a deux serres faites de plastique et une belle grande remise. Il y a 70 acres de terres qui son exploitées en culture maraîchère et c'est aussi une entreprise. Le prix qu'a offert la Commission de la Capitale nationale pour toute cette propriété est de \$95,000.

[Texte]

Mr. Watson: Now that is insane. That is disgraceful.

• 1755

Mr. Wlochowicz: It is disgraceful and the argument is this. I have talked with Mr. Oliver about the pricing policy or their assessing policy. He has some kind of scheme in his mind about the price being dependent on the size of the property. Now, once you go to larger properties the houses do not count partly because they do not want them, partly . . . in fact I was told that by law it was required to ignore the houses. And then I found out later that it was absolutely wrong. I was thoroughly browned off by that because I could not rebut that particular statement when I was with him.

But these are the kind of things that totally disgust us and frustrate us; and we are before this Committee hoping that someone will hear us and someone will do something about it.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): We will be coming to 6 o'clock in a few minutes. I have Mr. Baker.

Mr. Baker (Grenville-Carleton): I just have one comment. I have listened very carefully to what has been said. A word came out in the opening of the submission and this is a word that we have heard in perhaps different forms, at least the sentiment was expressed in a different way from municipalities, from the regional municipality, from citizens' groups, from a host of people and now from you: and that is the concept of accountability. The second thing that has concerned me, and I live in the area too, is the ability or the lack of ability, I guess, of the National Capital Commission to negotiate, to approach people, to be approachable, to appear not to be bureaucratic, etc.

Now, whether it is true or not that that is the proper description of the National Capital Commission, and various groups have various feelings about it, that impression is about in a somewhat general way. And I want to say quite candidly to you that I regret it. And I hope one of the jobs of the Committee, within that framework and what is included within that word, accountable, will be to make it accountable.

The other thing that I want to say to you is that I was involved early for ratepayers, for property owners, a long time ago in the acquisition of the Greenbelt. And the Expropriation Act of that day was a much different statute than it is today, even more unfair than you have said the statute is today. And I think it is also within the province of this Committee, and I hope there will be some recommendations with respect to changes in that statute.

From what you have told us, the way the statute is used and the way the statute is administered has caused difficulties in the relationships between property owners in a particular area and the federal government. I think all of us, whether we are Liberals, Conservatives, New Democrats, it does not make very much differences on this level, we are impressed with the necessity of somehow doing everything we can within our powers to make those relationships on a little better basis that they apparently are. I must say, Mr. Chairman, I am very much impressed, I guess I have to say, by the restraint that has been exhibited by the witnesses.

[Interprétation]

M. Watson: C'est insensé! C'est scandaleux!

M. Wlochowicz: Scandaleuse, en effet, mais j'ai discuté avec M. Olivier de la politique d'établissement des prix ou de la politique d'évaluation. Il croit que les prix doivent être en rapport avec la superficie. Dans les propriétés plus importantes, les maisons ne comptent pas parce qu'en partie la Commission n'en a pas besoin . . . en fait, on m'a dit que la loi obligeait la Commission de la Capitale nationale à ne pas tenir compte des maisons; or je me suis aperçu par la suite que c'était faux, ce qui m'a beaucoup fâché du fait que je n'avais pu à l'époque réfuter l'argument tandis que je discutais avec M. Olivier.

Voilà ce qui nous dégoûte et nous frustre et c'est pourquoi nous sommes venus témoigner ici.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Il sera bientôt 6 heures. J'ai M. Baker sur ma liste.

M. Baker (Grenville-Carleton): Je n'ai qu'une remarque à présenter; j'ai écouté attentivement et dans la déclaration d'ouverture j'ai entendu un mot que j'avais déjà entendu peut-être sous une forme différente. Or ce mot, ce principe de la responsabilité, de devoir rendre compte des mesures prises, je l'ai déjà entendu exprimer de façon différente par les municipalités, par une municipalité régionale, par un groupe de citoyens et par toutes sortes de gens et je l'entends maintenant de votre propre bouche. La deuxième question qui m'a préoccupé, car j'habite dans cette région aussi, c'est la capacité ou l'incapacité de la Commission de la Capitale nationale à négocier, à aborder les gens, à se rendre abordable, à ne pas avoir l'air bureaucratique, etc.

Que ce jugement rendu sur la Commission de la Capitale nationale soit vrai ou non et différents groupes pensent différemment à ce sujet, c'est cependant l'impression générale qui existe. Je dois vous dire que je regrette qu'on ait cette impression et j'espère qu'une des tâches du présent Comité doit être, dans ce cadre, de rendre la Commission de la Capitale nationale responsable des mesures qu'elle prend.

Un autre point que je voudrais mentionner c'est que je me suis occupé très tôt de représenter les propriétaires dans les cas d'achats dans la Ceinture verte. La loi à l'époque sur les expropriations était fort différente de ce qu'elle est actuellement et elle était beaucoup moins juste qu'elle ne l'est aujourd'hui. J'espère que cela entre dans le cadre du mandat du présent Comité et qu'on fera des recommandations en vue d'apporter certaines modifications à cette loi.

D'après ce que vous nous avez dit et de la façon dont on applique cette loi, il en résulte des difficultés pour les rapports entre les propriétaires et le gouvernement fédéral. Je crois que tous, que nous soyons libéraux, conservateurs ou néo-démocrates, nous devrions faire notre possible pour améliorer ces rapports. Je dois dire, monsieur le président, que j'ai été fortement impressionné par la modération dont les témoins ont fait preuve.

[Text]

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you very much, gentlemen. This concludes the hearing and I would like to follow with just one word. Expropriation is one of the problems confronting us that we will have to deal with, there is no question about that. You are not the first group that came here and expressed concern or complaint against methods used for expropriation. This is surely one of the problems we will have to deal with. I think you have made your point. Your brief will be printed in extenso and as soon as the printed issue is ready you will receive copies of today's deliberations.

Thank you very much. Good luck.

• 1802

Gentlemen, there is no meeting on Thursday, but tomorrow we got to the Outaouais side. We leave at 1.30 p.m. and I hope there will be a good turn out. Thank you very much.

[Interpretation]

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci beaucoup, messieurs. Ainsi se termine la séance, mais je voudrais tout de même ajouter quelques mots. Indiscutablement, nous devons nous occuper de la question d'expropriation. D'autres groupes qui ont témoigné devant le Comité ont exprimé de l'inquiétude et des plaintes au sujet des méthodes utilisées. Vous avez bien présenté vos arguments et nous en tiendrons compte. Votre mémoire sera imprimé au complet et, aussitôt que l'édition imprimée des délibérations d'aujourd'hui sera disponible, nous vous en ferons tenir copie.

Merci beaucoup. Bonne chance.

Messieurs, il n'y aura pas de séance du Comité jeudi, mais demain nous irons le côté de l'Outaouais. Le départ aura lieu à 1 h 30; j'espère que nous serons nombreux.

Merci beaucoup.

APPENDIX "NCR-40"

TOMORROW'S CAPITAL AND THE DISABLED

A PRESENTATION

by

S.T.A.N.D.

(Serving The Aims and Needs of the Disabled)

for the

SPECIAL JOINT COMMITTEE

on the

NATIONAL CAPITAL REGION

FOREWORD

S.T.A.N.D. is an "action group" composed of approximately thirty-nine members. Members consist of disabled persons concerned about and/or dedicated to the well-being and betterment of the problems of daily living as faced by the physically disabled of the Ottawa region.

In preparing this document, the publication "Tomorrow's Capital" was used as source material. Excerpts from "Tomorrow's Capital" are indented and are followed by a page number and the letters "T.C." Our comments follow. These comments reflect opinion and knowledge gained through personal experience.

This presentation was prepared by Mr. Michael A. Devine, Executive Director, and Mrs. M. Finn, President, on behalf of all members of S.T.A.N.D.

"To Create and Maintain a Capital that Symbolizes Canada as a Nation...The Capital area must reflect and respect Canada's dual cultural and linguistic reality...It should be seen as a heritage and a microcosm of Canada to which all Canadians can relate and have access. page 19 "T.C."

The keyword here from the standpoint of the physically disabled is "access". Lack of access to every conceivable facility, continues to be one of the major frustrations faced by Handicapped Canadians.

"To Foster a High Quality of Life in the Capital Region...The Capital should encompass a variety of residential alternatives...There should be provision of efficient transportation and a wide range of cultural and recreational experiences for residents and visitors page 20 "T.C."

The N.C.C. obviously has input regarding the future course of regional public transportation; we as disabled members of the community strongly recommend that the Commission press for more accessible and usable transportation for the handicapped.

The quality of life experienced by the disabled in the region leaves much to be desired. Inadequate and unsuitable housing, inaccessible recreational and cultural facilities; and token recognition of transportation needs, render it virtually impossible for the disabled to reach their full potential as citizens of the area.

"To Conserve and protect Environmental Resources. Agricultural, recreational and other valuable resources...yet they should be made accessible for public enjoyment...page 21 "T.C."

Again "accessibility" is the watchword. This involves both usable public transportation and such amenities as ramps, smoothly surfaced roads and pathways, wide doors and gates, etc.

"These resources should be ensured, yet they should be made accessible for public enjoyment...and further, leisure can no longer be considered a luxury. page 21 "T.C."

Along with other Canadians the disabled including those who work, find themselves with heretofore unavailable leisure time. As has been pointed out recreational and cultural facilities in the Capital Region are severely limited insofar as the disabled are concerned.

"Because it would be served by a high capacity transit system, ready access to the commercial, cultural, recreational and residential facilities of the urban area would be assured. page 26 "T.C."

In this connection it is hoped that specialized public transportation for the handicapped will be forthcoming on a useful scale; the influence of the Commission would be much appreciated.

"Major Urban Parks...These parks would serve both visitors to the region and the local population. pages 38-39 "T.C."

Here again taking the word "accessibility", this once again involves both usable public transportation and such amenities as ramps, smoothly surfaced roads and pathways, wide gates and doors, etc.

"Tourist facilities...page 41 "T.C."

The same amenities apply here as well—access to restaurants, particularly washrooms with wide enough doors and cubicles to accommodate wheelchairs. Accessibility is the keyword throughout. In regard to the requirements of the disabled community, it is our feeling that the Commission can be of material assistance to us mainly in the areas of accessibility and transportation.

Our needs are simple: a uniform standard of accessibility to all regional recreational, cultural, residential and public facilities and, a transportation system capable of carrying the disabled wherever they wish to go, seven days a week, eighteen hours a day.

CLOSING

In closing it is the wish of every physically disabled citizen in the region, that in the planning of Tomorrow's Capital, the planners see fit to make Tomorrow's Capital completely accessible to its handicapped citizens.

It is hoped that this material will be given careful consideration by the Commission, and that the ideas expressed will be accepted and acted upon both by the Commission and by the areas of government concerned.

S.T.A.N.D. will look forward with interest to learning the response to this presentation.

APPENDIX "NCR-41"

TOWARDS A VIAELE CAPITAL REGION

The Mobility Question and Commuter Rail

Submitted by

Messrs. Dick Howey and Jacques Crepeau
of the
Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee

to the

Special Joint Committee of the Senate
and of the
House of Commons
on the
National Capital Region

June 15, 1976

INTRODUCTION

On behalf of our own fellow citizens concerned about the future viability of our National Capital Region, I wish to thank the members of your Special Joint Parliamentary Committee for giving us the opportunity to express our vision of the Region.

You should know that our vision and our proposal to streamline transit flows in the Region have been stonewalled by regional and National Capital Commission officials. We are convinced that the Region, which is the national showpiece and capital of Canada, is in danger of transit paralysis and of committing environmental suicide. The Region is at a point of no return.

As residents of the Region, we have tried to impress upon these officials the need for Canada's political and administrative centre to credibly symbolize enlightened urban policy, to reflect the forward thrust and concern of the times in which all Canadians live. This challenge apparently is too big for them.

They disguise their insular and parochial mentality by going out of their way statistically to discredit our proposal to test the feasibility of commuter rail. Indeed, the basic infrastructure already is in place, and the equipment may be available if we act now. It could be made operational in a mere few months, at the equivalent cost of building only a fraction of the Region's proposed new highway extensions, arterials and bridges -- the mindless sprawl of the asphalt jungle. Financial assistance

already is earmarked for commuter rail by the federal government.

One could say that the rebuttal of our proposal by the National Capital Commission and the Region ranks more in the category of nitpicking than in constructive insight. Indeed, it dismisses the merits of our commuter rail proposal in a cavalier, off-handed, presumptuous, autocratic and regal prose. One even has to resist the temptation to bow in obedient homage to such venerable planning benefactors. After all, we commoners and hoi polloi really have no business in muddling or even challenging the divine-right syndrome of the Region's and NCC's "far-sighted" planners, who must certainly be vested with the wisdom of high office.

THE CASE FOR COMMUTER RAIL IN THE NATIONAL CAPITAL REGION

A Counter-Rebuttal

It is most incredible the lengths to which these officials have gone to erect bureaucratic roadblocks to a six-month, trial commuter rail service linking Carp, Ontario with Aylmer, Quebec (see map). One can only imagine the vast achievements that such officious, inventive talent could attain if only directed towards designing a balanced transit system that reflects the economic and social priorities of the Region's inhabitants.

Regrettably, all we have received from these officials is the

statement that our commuter rail proposal exhibits -- quote -- "disappointing economics" -- unquote. Well, I'm not an economist, gentlemen, but I do distinguish in logic and in substance between what is of economic benefit to the National Capital Region as a whole and what is of commercial benefit to a single enterprise. One would have thought this distinction so elementary in the thinking of planners entrusted with our collective future that it needn't be the centre of debate. Ah, but maybe our Region's planners simply do not think.

The Region's rebuttal employs concepts like "Total Transit Markets" -- despite the fact that commercial market criteria are insufficient and inappropriate. Indeed, their rebuttal obscures the overall relative benefits and costs of all transit alternatives. Gentlemen, no mode of travel in this country is commercially profitable, in the context of both public and private investment. All user charges are low relative to this capital outlay. But it has been documented that rail passenger expenditures by governments accounted for only 6 per cent of total federal, provincial and municipal spending on passenger transport in fiscal 1974 (according to testimony at the Canadian Transport Commission hearings).

Keep in mind that it is futile to attempt to precisely compare the viability of an existing transit system with an unexisting one. Only a trial period can determine that. However, it is instructive to weigh the statistical evidence in a relative,

not absolute, sense.

We object to the Region's and MCC's officials pitting the rail and bus modes in mutually exclusive, competitive and incompatible juxtaposition. The fallacy in such non-thinking is as plain as the daily rush-hour logjams of commuters, who clog the Region's roads and bridges with cars and buses, redolent with exhaust fumes and filled with hordes of fuming, frustrated taxpayers.

We therefore invite you to accompany us on a personal, guided, rush-hour tour of main roadways adjacent to the unused railway tracks.

Our proposal emphasizes the need for a balanced, complementary transit system that integrates both transit and other planning imperatives in the Region. But what do our alert and far-sighted Regional planners say about this emphasis? Listen to this gem of genius and gray matter: "Requests that bus should be regarded as complementary (not competitive) with rail are difficult to meet in view of the fact that buses are an existing and valid alternative." No doubt, there is perverted logic in such lame argument inasmuch as it apologizes for and condones the Region's lame mobility (see results of OC Transpo bus driver survey).

In effect, the Region's and MCC's officials are condemning the National Capital Region to a state of virtual paralysis, given

its existing per capita traffic flow and its anticipated population growth of up to 84 per cent from 1966 to 1991, compared to up to 74 per cent for Toronto (which is expanding its commuter rail network). Ottawa-Hull is at a planning crossroads. The physical allure of the National Capital Region is at stake.

Transit planning could affect positive housing and industrial location patterns. A greater number of companies are seeking new plant locations on land that is serviced by rail because of higher fuel costs elsewhere. They are seeking to locate in an environment where they can offer employees less-costly housing, no rush-hour traffic and a fully-integrated community life. Satellite cities in the National Capital Region are cases in point. The emerging pattern of both home and work location in the suburb itself calls for a reorientation of planning, and a more flexible use of intermodal transit resources available in the Region. Attention must be given to combining the currently under-used main arterial rail rights-of-way with a feeder bus and van system that collects passengers in nodal, less-dense residential areas.

Regional travel demand will grow in geometric proportion to population because each urban resident generates the need for about 40 classes of transit trips a year. It is estimated that within ten years, two-thirds of all work trips in larger metropolitan areas will be to destinations located outside the central city. Work trips from suburb to suburb will more than double

over the 1960 base, and will constitute about 53 per cent of all work trips (according to C. Robinson's presentation to the 1974 Montreal convention of transportation engineers and technologists).

Thus, the NCC and Region's identification of the Central Business District as the so-called "Major Transit Market" appears most short-sighted. Furthermore, we are told that commuter rail is "at a disadvantage for trips to Ottawa CBD and Tunney's Pasture". Why? Because these same government officials removed the downtown rail right-of-way and the train station out to Alta Vista, that's why!

Are they implying in their own rebuttal that if they had not been complicit in displacing the rail infrastructure from the downtown core, then commuter rail service in the Region in fact would be acceptable to them? Indeed, they have the audacity to attribute "the lack of direct service to downtown Ottawa and Hull" as being a major reason to reject our proposal as if they themselves are not responsible for this lack of service, and as if inter-suburban traffic trends are not making this deficiency inconsequential to our proposal to serve the Region's present and future needs.

Certainly, the federal government is moving towards a more higher-cost energy conservation program, and will likely legislate the electrification of rail lines, according to the Canadian

Institute of Guided Ground Transport at Queen's University. Gasoline rationing for Ontario within the next five years, and gasoline prices of more than a dollar a gallon within the next year, were predicted by the Chairman of the Science Council of Canada. Ontario highway speed limits were reduced, while the Region's rail line can legally run to 70 miles per hour. As gasoline prices soar, commuters will be forced into smaller, less comfortable and safe, yet increasingly expensive cars. What this Region needs at this time is a relatively low-cost, high-volume, fuel-efficient transit system (see inter-modal energy tables).

Our proposal also encourages the husbanding of a more revenue-efficient and equitable municipal property tax base than that which results from today's damaging and unproductive asphalt jungles of roadways, highways and parking lots. Clearly, the Region's tax base has been critically eroded by its failure to integrate transit planning with its other growth imperatives, especially at this time of fiscal austerity and cutbacks. Indeed, the average Regional homeowner will pay 25 per cent higher property taxes this year alone, while his wage or salary is being restrained by federal regulation.

Much of this inflated tax burden shouldered by resident-commuters is the direct result of the Region's failure to stop the sprawl of the asphalt jungle (note the Region's new multi-million-dollar plan to extend Highway 416 on privately-held

land to produce a Decarie Expressway effect through Ottawa, while destroying high-grade arable land and polluting the lower Rideau and Jock Rivers). Thus, the property tax burden will fall even more heavily on private residences.

Of course, spiralling assessments encourage more selling of homes at even higher market prices, which in turn leads to even higher taxes. The Region is a guaranteed sellers' market, with a little help from its neanderthal transit "planners". Residents who do not sell their homes have to go further into debt to pay their needlessly sharp tax increases, exorbitant mortgage payments and higher prices for the cars that the Region forces them to buy for the privilege of commuting to work in the chaos of rush hours.

On the other hand, if the Region develops the lower-cost, Crown-held land located in Carlsbad Springs, it would mean precious tax relief for the Region's resident-commuters. The Alta Vista train station then would be able to anchor a wider-based commuter rail system. Carlsbad is adjacent to Highway 417 already in place, and is not considered prime agricultural land. Instead, the Region is hellbent on developing higher-cost, privately-held land through Nepean, Barrhaven and Ottawa West, with the blight of a Decarie Expressway-style extension of Highway 416. One would never know that fiscal restraint is the watchword in government these days -- unless, of course, a commuter rail service is proposed for but a fraction of the

Region's growth-plan costs.

Potential rail ridership only is measurable in an actual trial period. However, Amtrack in the United States has found that there is a massive shift to train travel from automobiles when travel time itself is reduced to two-thirds that of cars. This massive shift has occurred in Canada in the case of GO Transit. Indeed, it is most conspicuous that the NCC and Region only reported the diversion rate to the GO Trains from buses -- yet omitted to report the diversion rate from cars! GO Transit announced that about 75 per cent of passengers taking the Georgetown line in 1974 had cars available to them. Many passengers moved their residences near the Lakeshore and Georgetown lines in order to avoid driving their cars to work. The Guelph line diverted about 80 per cent from highway automobile driving. Only 13 per cent formerly used bus transit from Guelph anyway.

Certainly, the GO Transit System of integrated rail and bus service is an even embarrassing success, and has contributed in no small way to savings in terms of foregone highway and expressway spending to unclog the spreading traffic snarls in the area. Demand for the commuter GO Transit System surpassed all expectations, and even required an expanded dial-a-bus feeder system as well as new rail coaches and locomotives.

Potential ridership now and in the future depends more on how well-integrated and complementary the whole transit mix becomes in terms of schedules and service than it does on actual fares

charged to the public -- especially in the winter months. Electrification of the rail lines would not only reduce fuel costs, but also make possible even faster running times and longer trains.

City councils across the country have put into place, or are recommending, commuter rail inter-modal transit. Yet, none of these urban areas match the Ottawa projections for metropolitan population growth (see table). Our proposal has a better chance of unclogging the Region's arteries than does the single-minded approach of the NCC and Region.

Their scorn of a complementary, inter-modal transit system is even at odds with a recent warning expressed by former NCC Chairman Douglas Fullerton, who cautioned against "infatuation" with one exclusive mode of public urban transit (in an article published in the Montreal Gazette).

COST - EFFICIENCY

The NCC and Region estimated the comparative costs of bus and rail by using unsuitable analytical standards and questionable ridership assumptions. For instance, how do they amortize the annual, Regional cost of capital as between longer-life, more durable trains and shorter-life, less durable buses? We don't know. Why don't their ridership assumptions cover the whole National Capital Region? How can they use such an undefined

and incomplete variable as "trip" to compare meaningful unit operating costs? How does "cost per trip" provide us with a better measurement of comparable unit operating costs than do accepted standards like "seat-mile", "passenger-mile" and "passenger miles per gallon of gas"?

The NCC and Region would have us believe that commuter rail unit operating costs would range 16 times that of bus on the basis of "cost per trip", and more than nine (9) times that of bus on the basis of "average passenger-mile cost"!

As but a partial clue to unraveling such extraordinary, unheard-of conclusions, we discover the preposterous and non-sensical claim that, quote, "fuel and road taxes should be adequate to cover the capital and maintenance costs of highways", unquote! Gentlemen, nowhere in our great land does such tax revenue even come close to closing the more than \$1 billion annual deficit in highway expenditures (50 per cent of which can be designated to passenger travel). Indeed, the passenger-travel half of this national highway and road deficit (which does not even include land expropriation costs!) accounted for 63 per cent of all net subsidies paid to passenger transport modes in 1974, according to the CTC and Statistics Canada.

As you may see from our own data-analyses tables, the relative operating-cost ratios are much different in magnitude and are much more parallel between modes than are those given by the NCC and Region. Indeed, two electrified three-car commuter

trains prove superior in equicost terms to 30 40-seat express corridor buses, assuming 60 per cent passenger loads (see tables). As far as labour costs are concerned, rail service is subject to declining unit labour outlays because trains have the advantage of coupling into longer consists with the same crew, whereas another bus and driver are needed as volume rises above 40 passengers.

Nowhere in their rebuttal do we find a comprehensive analysis of direct and indirect benefits and costs. No factoring is made of direct operating costs per seat-mile; of passenger-miles per gallon of gas; or of fuel expenditure per passenger-mile. No factoring is made of indirect benefits like foregone property tax payments and auto insurance premiums; preservation of agricultural, commercial, residential and recreational land; control of pollution and ecological poisons; improved traffic safety; higher energy conservation; reduced rush-hour traffic time and havoc; better travel comfort; superior flexibility (of train consists); better commuter accessibility (in a balanced system); transit reliability (in the Region's adverse and erratic weather conditions); and higher capacity (as the federal Ministry of Transport concluded that it would take a two-lane, exclusive busway with 300 buses going in each direction every hour to match the capacity of double-track rail).

Gentlemen, transit is a public right, a public utility -- it is not a public privilege, a commercial luxury. Distorted,

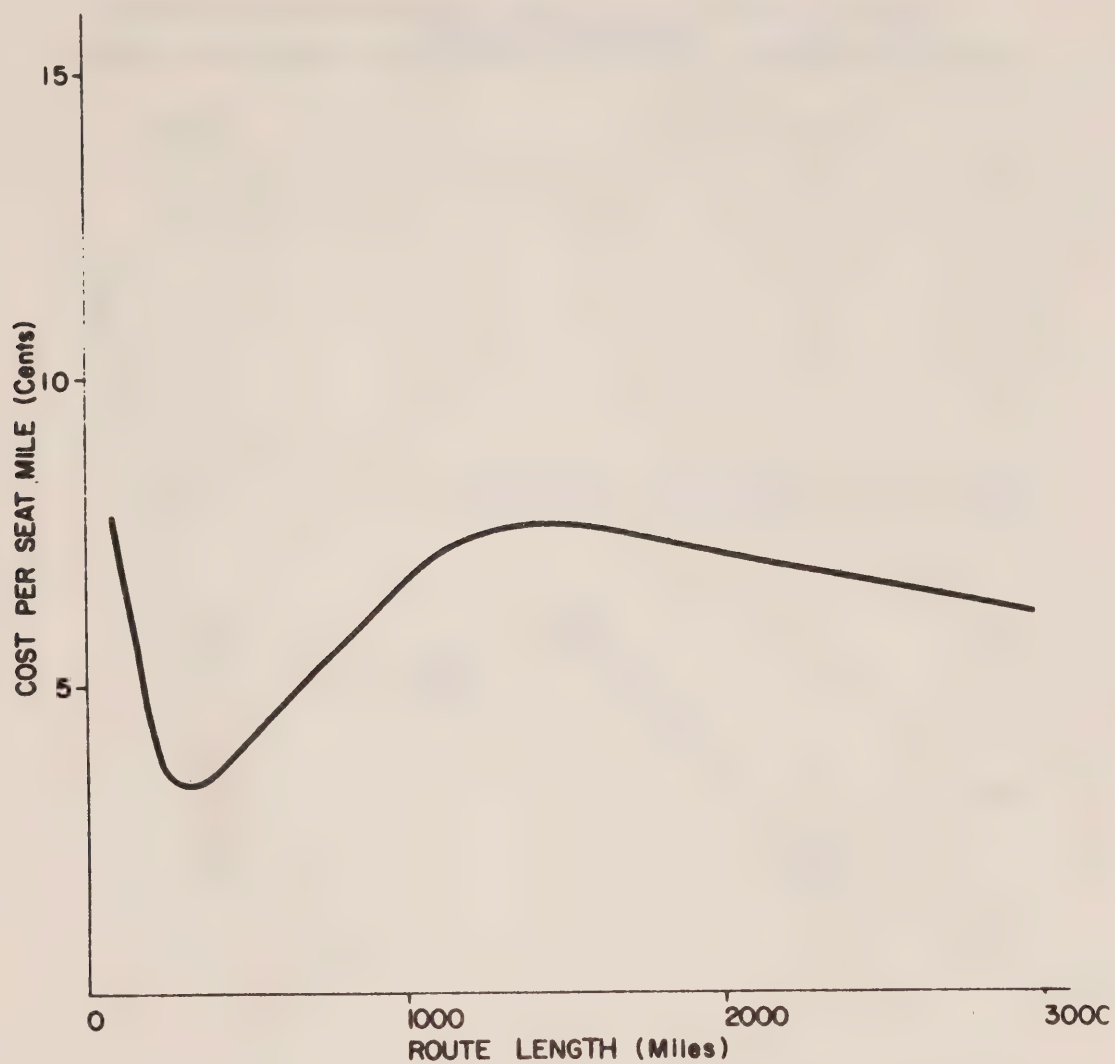
socially inefficient transit investment is directly and indirectly costing Canadians about 15 to 20 per cent of their gross national product, according to the head of passenger service at Canadian National Railways. The Region is on the road to immobility, which is an embarrassment not only to local resident-commuters, but also to all Canadians who take pride in the natural allure of their National Capital Region. After all, getting people about is the sine qua non of modern urban life, especially in the very administrative and political heartland of the Nation. All that is needed is some upgrading of the roadbeds of under-used rail lines that crisscross the Region, and the provision of platform stations at convenient locations, and presto -- transit would be on the rails for six months, with spare winter engines and double-ended coaches supplied by Algoma Central Railway. No additional land or right-of-way acquisition would be necessary.

Gentlemen, there most obviously are vested private interests at play in this charade transit planning. Real estate interests no doubt exert considerable influence in the planning process. But you may be sure that these vested interests will not have to foot the even greater bill for reversing the certain, grave traffic paralysis in the Region if our proposal is dismissed.

Thank you.

PROJECTED POPULATION GROWTH

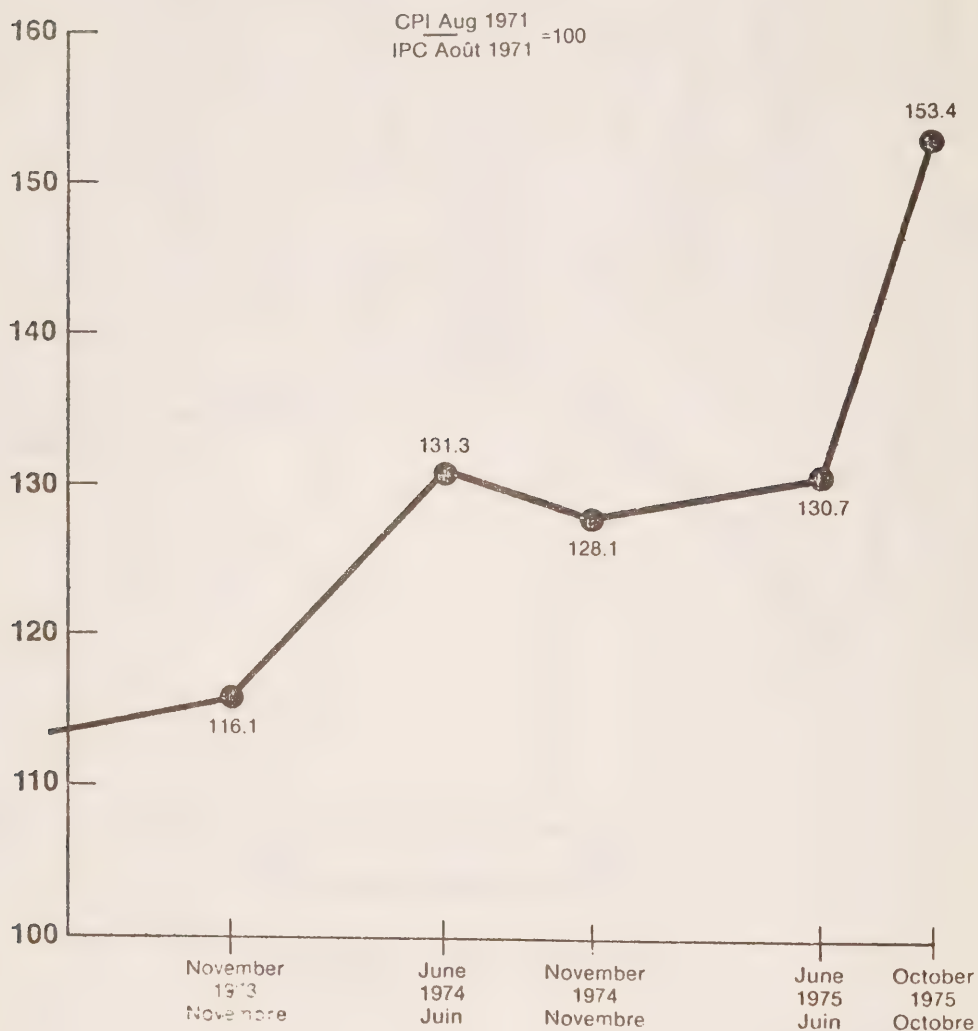
Metropolitan area	Base 1966	Forecast		Range of 25-year increase
		1981	1991	
		in thousands		(per cent)
Montreal	2,437	3,169 - 3,563	3,774 - 4,591	54 - 88
Toronto	2,158	2,709 - 3,017	3,152 - 3,772	46 - 74
Ottawa	495	636 - 713	754 - 911	52 - 84
Hamilton	440	502 - 562	548 - 662	24 - 50
Quebec	413	424 - 475	431 - 521	4 - 26
Windsor	210	236 - 264	254 - 306	20 - 45
London	200	251 - 281	292 - 353	46 - 76
Kitchener	190	205 - 299	216 - 261	13 - 37
St. Catharines-Niagara	168	168 - 188	167 - 202	0 - 20
Oshawa	102	112 - 127	120 - 146	17 - 43
Trois-Rivières	94	103 - 115	109 - 132	15 - 40
Sherbrooke	79	89 - 100	97 - 117	22 - 48
Kingston	70	80 - 89	86 - 105	22 - 50
TOTAL	7,056	8,684 - 9,723	10,000 - 12,079	41 - 71



RAIL COSTS PER SEAT MILE

Source: Ministry of Transport

Gasoline Consumer Price Index, Selected Months 1973-75
Essence, indice des prix à la consommation, certains mois, 1973-75



LAND REQUIREMENTS*

<u>MODE</u>	<u>ACRES PER MILE</u>
Double-Track Rail	12
Four-Lane Highway	20

*Means rail saves approximately 800 acres per 100 miles.

(Total Pollutants per Seat-Mile by Mode)

MODE	CARBON MONOXIDE	HYDROCARBONS	OXIDES OF NITROGEN
Automobile*	120	12	4
Air	105	5	-
Bus	3	2	2
Rail (non-electrified)	1	1	1

Sources: 1. Transportation Facts and Trends, Ninth Edition, 1972,
Transportation Association of America.

2. Emissions from Combustion Engines and Their Control.
D.J. Paterson and N.A. Nenein,
Ann Arbor Science Publishers, 1972.

STOL was assumed to have a slightly higher pollution index than
CTOL because of its higher energy requirements per seat-mile, and
the "downtown" location of the airports.

NOTE: Fossil-fuel thermal generating stations tend to contribute to
atmospheric pollution. The relative amount of electrical power
generated in this fashion is very small, however. In addition,
since thermal generation of electric power is localized, steps
to reduce emission levels can be readily undertaken.

- * Automobiles are the only mode to contribute significant lead-based
emissions as well.

SAFETY

As shown in the Table below based on U.S. projections, and using passenger miles travelled as the factor of measurement, the private automobile is by a large margin the most dangerous method of travel. The commercial modes are relatively close together in records compared to the auto, and rail has the best record with bus slightly better than air measured in terms of fatalities, but worse than air in terms of total injuries.

EXPECTED RATES OF PASSENGER ACCIDENTS FOR 1975

Mode	1975 rate per 100 million passenger - miles	
	Fatalities	Injuries
Auto	2.40	85.4
Bus	0.24	6.6
CTOL	0.30	2.4
STOL	0.60	4.9
Rail (All)	0.10	0.9
TACV	0.08	0.4

Source: Intercity Passenger Transport Study,
Canadian Transport Commission, 1970

ENERGY TRENDS AND THEIR EFFECT

ON THE TRANSPORT MODES

by

Richard A. Rice

Professor of Transportation Engineering
Carnegie-Mellon University

Presented April 16, 1974 at the
Queens University Conference on
Research and Innovation in
Guided Ground Transportation

EQUICOST COMPARISON OF A \$2,400,000 HELICOPTER
vs. TWO \$1,200,000 3-CAR CORRIDOR TRAINSETS
AND THIRTY \$80,000 EXPRESS CORRIDOR BUSES

<u>(1970 Basis)</u>	<u>S-65 Helicopter</u>	<u>Two JR-3 (3-car) Electric Trains</u>	<u>Thirty 40- Seat Buses</u>
Number Seats	60s	720s	1200s
60% Pass. Load	36p	432p	720p
Design Econ. mph	150mph	125mph	70mph
Horsepower (Max.)	2000HP	4800HP	6750HP
Horsepower (Cruise)	6000HP	4000HP	3750HP##
lbs. Fuel per Hour	3000	1600	1700
Gallons per Hour	500g	267g	282g
(Number trips/day)	(6)	(4)	(2)
Elapsed time N.Y. to Washington	1:15	2:00*	4:00
Gals. Fuel Used	525g	533g	1125g
Gals. fuel/mile	2.90	2.36*	5.0
(Mileage Assumed)	(215)	(225)	(225)
Weight, Craft, loaded	30t	400t	450t
Gross Ton-Miles/gal.	10.3	170	90
Econ. L/D Ratio	4.1	68	36
→ <u>Pass-Miles/gal.</u>	12.4	183*	144
→ <u>Fuel Exp./Mile (20¢)</u>	\$0.58	\$0.47	\$1.00
Cost Factor (10x Fuel for plane; 20x for bus, train.)	\$5.80	\$9.40	\$20.00
→ <u>Cost/Seat Mile**</u>	9.7¢	1.3¢	1.7¢
→ <u>Cost/Pass.-Mile**</u>	16¢	2.2¢	2.8¢
→ <u>Seat-Miles per Day#</u>	81,000	650,000	540,000
Productivity Factor	81	650	540

* If the train cruised at 80 mph instead, on only 2000 block HP, it would use 800 lbs/hour--take 3 hours, and thus use (400 gallons) 1.77 gals. per mile or 244-PM/g. Passenger-cost would be about same, however.

Daily trips x seats x 225 miles equivalent.

** Total Oper. expenses before interest, taxes, etc.

This data for 30 total buses

NOTE: In contrast to the previous comparison p. 21, this higher utilization tips the "scale" for equal investment to trains from buses.

The accompanying table summarizes some of the energy and economic performance of most of the more interesting and pertinent vehicle models in use today. No matter which specific designs are cited however, such analysis quickly reveals that each mode has an "energy-price-tag" firmly attached to it. This price tag is in a narrow range of energy-capability that is going to be very hard to change over the near-term. The general passenger-ratios of the various modes can be summarized in the following listing of their normally achievable passenger-miles per U.S. gallon of petrol:*

Passenger-Miles per Gallon and Passenger-Kilometres per Litre

Energy Efficiencies of Principal Systems

<u>System</u>	<u>PM/g</u>	<u>Pkm/l</u>		<u>PM/g</u>	<u>Pkm/l</u>
SST Planes	8-12	3-5	Large Autos	15-30	6-12
Regular Jets	16-23	7-10	Urban Tramway	40-60	17-25
"Airbus" Jets	22-30	9-13	Metro Subway	30-60	12-25
Helicopters	7-11	3-5	PRT. or ACV	10-20	4-8
Other V/STOL	10-15	4-6	<u>Comm. Trains</u>	<u>50-100</u>	20-40
Exper. TACV	15-20	6-9	Day Trains	80-120	35-50
Exper. Maglev	15-25	6-11	Night Trains	30-60	12-25
<u>Urban Buses</u>	<u>50-100</u>	20-40	H.S. Trains	60-100	25-45
Hiway Buses	100-150	40-60	Riverboats	80-150	35-65
Small Autos	20-40	9-17	Nite Autotrain	20-40	9-17
Urban Autos	10-20	4-8	Day Autotrain	50-100	20-40

It is roughly true that urban public transport is about twice as efficient as auto or planes in general, and three to four times as efficient as most urban autos. Cross-country day trains and buses are the most efficient general modes, getting up to 150-PM/g; these are usually four times as efficient as most autos and airbuses in the 30-PM/g range. When airport ground trips are considered, autos are generally more efficient than most air travel.

* or per 136,000 BTU primary power, or per 10KWH at the trolley wire or 3rd rail. (Multiply PM/g times 0.425 to get PKM/litre.)

OPERATING COST/SEAT-MILE

Comparative Passenger Craft Productivity, Utilization and Operating Expense, Ratios, Est. on 1970 Cr-4-Base

	Air Transports			Buses		Passenger Trains			1936			Fast Ocean Liner Queen Mary
	U-707	747	557	30'	40'	Transit	Diesel	NEC	Tokaido	JR-J	Zephyr	
Units per Sched.	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	6	1	2	3	3	-
CAP in \$000	6,000	21,000	50,000	50	75	50	1,000	400	400	1,200	400	60,000
Passenger (000)	27.0	60.0	300	0.12	0.15	0.15	2.00	1.00	1.20	2.40	0.60	120
GVW (tons)	150	340	375	15	20	15	400	94	130	200	110	60,000
1 Yr. DOC \$000	2,400	8,400	20,000	200	30	20	400	160	160	480	160	24,000
1-hour DOC (hrs)	800	2,800	6,700	6.7		6.7	133	53	53	160	53	8,000
Hourly DOC (11hrs)	600	2,100	5,000	5.0	7.5	5.0	100	40	40	120	40	6,000
Hourly DOC (16hrs)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	4,000
Recon. Block mph	500	550	1,500	50	60	20	60	75	107	107	65	30
Recon. CPM	4.0	10.0	15	.16	.20	.30	2.5	1.25	1.20	1.50	0.8	240
Hourly Energy (gal)	2,000	5,500	22,500	8	12	60	150	94	129	161	52	7,200
5-hour i.e.r.	--	--	--	12.6	12.6	11.1	13.4	--	--	--	--	--
8-hour i.e.r.	4.0	5.1	3.0	8.3	8.4	8.3	9.0	5.7	4.5	10.0	10.0	11.1
11-hour i.e.r.	3.0	3.8	2.5	6.3	6.3	--	6.7	4.3	3.1	7.5	7.5	8.3
16-hour i.e.r.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	5.5
8-Hr.DOC/Mile @	1.60	5.10	4.50	.14	.17	.25	2.25	0.71	0.54	1.50	1.02	1,200
No. Seats	140	360	250	37	43	50	360	60	100	360	140	2,000
Pure Recon.DOC/SM	1.14	1.41	1.80	0.38	0.39	0.50	0.63	1.20	0.30	0.42	0.73	6.0
Target d.s.h.	8.0	11.0	11.0	5.5	5.5	5.5	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	16.0
Target i.e.r.	4.0	3.8	25	12.6	12.6	11.1	9.0	5.7	4.5	10.0	10.0	5.5
Target DOC/Mile	1.60	3.80	3.75	0.21	0.25	0.33	2.25	0.72	0.54	1.50	0.80	1320.0
Est. RSC/Mile	4.00	9.50	9.40	0.53	0.63	0.83	5.62	1.78	1.35	3.75	2.00	2120
Result RSC/SM @	2.87	2.65	3.75	1.42	1.43	1.53	1.57	2.98	0.75	1.04	1.43	9.40
Base Rate \$	5.74	5.30	7.50	2.84	2.86	3.06	1.14	5.96	1.50	2.08	2.86	12.80*
Arbitrary Rate \$	6.00	5.00	8.00	3.00	3.00	4.00	4.00	7.00	2.50	3.50	3.50	10.00*

*For 80% occupancy and including government subsidy.

i.e.r. Incremental cost ratio per gallon-energy equivalent

d.s.h. Daily service hours

RSC Rate setting cost, including a margin

i.e.r. Incremental cost ratio per gallon-energy equivalent
d.s.h. Daily service hours
RSC Rate setting cost, including a margin

*For 80% occupancy and including government subsidy.

COMPARISON OF SEVERAL PASSENGER-TRANSPORT MODAL VARIANTS

To Show Energy, Weight and HP Needs to Move 300--400 Seats
(150--250p) in Corridor Service. (1965 Cost Base)

CRAFT UNITS FOR 300-400 Seats	Total## Oper. Exp. Per Mile	Avg. No. of Seats	Fuel: Gals/ Mile	Max. Craft Weight	Avg. Block M.P.H.	Total Cruise HP. *
Seven 50-Seat Helicopters	\$28.00	350	21.0	150t	150	42,000
Four 90-Seat Helicopters	28.00	360	18.0	160t	150	36,000
Three 120-Seat Hovercraft	28.00	360	18.0	150t	75	15,000
Two 130-Seat Concorde SST	9.60	260	14.0	230t	1000	240,000
One 250-Seat Boeing SST	9.00	250	15.0	375t	1500	300,000
One 360-Seat Jetco B-747	8.20	320	8.0	350t	500	60,000
Four 80-Seat Tiltwing VTOL	13.20	320	12.0	180t	300	48,000
Three 120-Seat B-720 Jets	9.60	360	12.0	300t	400	60,000
Three 120-Seat Hovertrains†	9.00	360	9.0	150t	200	18,000
One Hundred (3-Pass.) Autos	***	400	6.0	200t	60	5,000
→ Nine 40-Seat Standard Buses	<u>4.50</u>	360	1.5	125t	60	1,250
→ Six Large 100-mph, 60-Seat Buses	<u>4.80</u>	360	2.0	120t	80	1,500
→ Five-Car Standard Diesel Train	<u>4.00</u>	350	2.0	450t	70	2,400
→ Two-Car, 2-Level Comm. Train	<u>3.20</u>	360	2.0	240t	40	1,200
Three-Car, 2-Level JR-3 Train	3.60	360	1.5	200t	120	2,400
Six-Car, M.U. Metroliner Train	7.50	366	5.0	480t	90	6,000

*Gross Starting HP needs may be higher.

† Or so-called "Maglev" magn. levitated vehicle

*** At 12¢ per VM about 12.00, but basis not comparable

†† Direct plus indirect oper. exp., but excluding taxes, profits, insurance and interest.

QUESTIONNAIRE

This questionnaire is intended to survey the opinions of OC Transpo bus drivers pertaining to current traffic volumes; capacities; and levels of road service. Drivers are asked to rank selected routes according to the following categories:

- SERVICE LEVEL A (Free traffic flow with high speeds and low densities, where speeds are controlled by the drivers' desires, speed limits and any physical conditions.)
- SERVICE LEVEL B (Stable traffic flow with minimal restriction of operating speeds because of traffic conditions. Drivers are still reasonably free to select their speed and lane of operation, and few reductions in speed are necessary.)
- SERVICE LEVEL C (Stable traffic flow with speeds of forty to fifty miles an hour at times only, and drivers are restricted in their freedom to select their own speed, change lanes or pass. But relatively satisfactory operating speeds are obtainable.)
- SERVICE LEVEL D (An unstable traffic flow with tolerable operating speeds being maintained though considerably affected by changes in operating conditions. Drivers have little freedom to manoeuvre and comfort and convenience are low but conditions can be tolerated for short periods of time.)
- SERVICE LEVEL E (An unstable traffic flow with many stoppages of momentary duration, and with speeds generally below thirty (30) miles an hour.)

ROUTE (Regular & Express)	CHOOSE SERVICE LEVEL A, B, C, D OR E
_____	<u>For Peak Rush Hours (7-10AM, 4-6PM)</u>
GLENCAIRN.....	
CHAMPLAIN BRIDGE.....	
KANATA.....	
BELLS CORNERS.....	
BAR HAVEN.....	
MANORDALE-WOODVALE.....	

(TAKEN FROM DRAFT REPORT OF NATIONAL CAPITAL COMMISSION AND REGION)EXHIBIT 12COSTS (\$ MILLION)

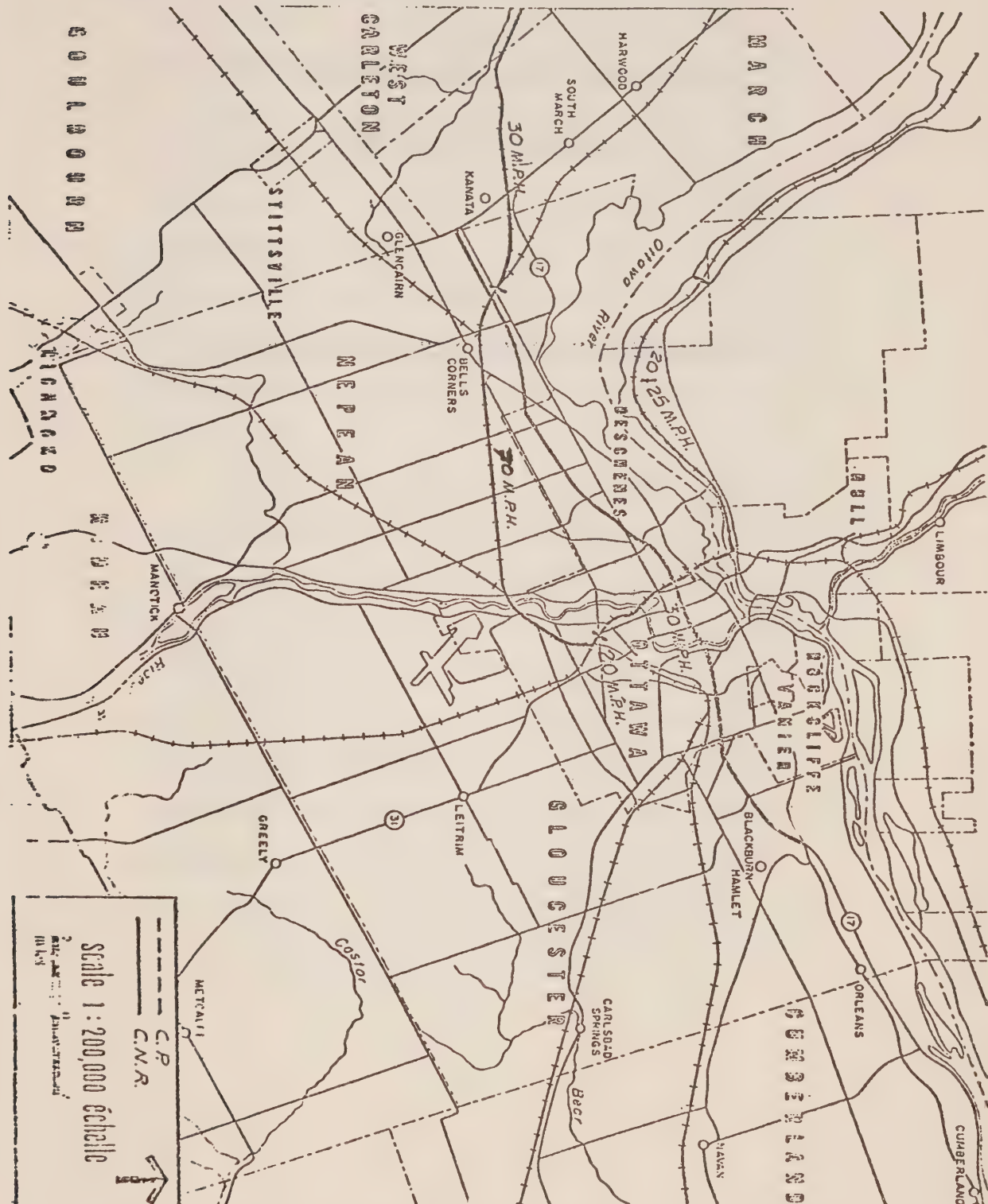
	MINIMUM (1) IMPROVEMENTS EXISTING HIGH RIDERSHIP	FULL TRACK IMPROVEMENTS 1988 RIDERSHIP
<u>CAPITAL COST</u>		
Track	1.9	2.6
Signals	1.3	1.3
Stations	2.8	2.8
Storage & Maintenance	0.5	0.8
Parking Costs	0.1	0.5
Rolling Stock	<u>6.0</u>	<u>12.0</u>
TOTAL	12.6	20.0
<u>ANNUAL OPERATING COST</u>		
TOTAL EQUIVALENT	1.1	2.2
ANNUAL COST	2.3	4.2
<hr/>		
AVERAGE PER TRIP COST BY TRAIN (2)	\$ 7.30	\$ 5.6
AVERAGE PER TRIP COST BY BUS (3)	\$ 0.46	\$ 0.46
AVERAGE PASSENGER MILE COST BY TRAIN	93.6¢	67¢
AVERAGE PASSENGER MILE COST BY BUS (3)	9.9¢	9.9¢

NOTES:

1. Canadian Pacific are of the opinion that no commuter rail services should be operated unless the signals and tracks are fully improved in the section north of Confederation Heights.
2. Using capital and operating costs supplied by CP rail (\$750,000 per car and \$200,000 per car year) it is evident that excluding the cost of all track improvements and assuming full peak period utilization the minimum cost per trip will be \$3.90.
3. Including fuel and road taxes which should be adequate to cover the capital and maintenance costs of highways etc.

NEPEAN-AYLMER CITIZENS QUESTION THE ABOVE DATA, ESPECIALLY CALCULATION OF BUS COSTS.

EXHIBIT 2 - EXISTING SPEEDS AND TRUCK OVERSIGHT



APPENDIX "NCR-42"

**A BRIEF
TO THE JOINT PARLIAMENTARY COMMITTEE
ON THE
NATIONAL CAPITAL REGION**

**BY THE
ASSOCIATION OF RESIDENTS OF CARLSBAD SPRINGS**

Carlsbad Springs, officially designated in the Regional Plan as a hamlet, is located about 12 miles to the southeast of Ottawa. It has been a rural community for well over a century and, although its fame and activity once centered around the mineral springs of the area, the bulk of the population today is strung along the rural roads. Many families occupy lands settled by their forebears during the 19th Century. Others are newcomers who have been attracted to the area, particularly over the past 10 to 15 years, by the availability of building lots and especially the rural nature of the area within easy commuting distance of Ottawa.

The publication of the Preliminary Plan for the Rural Area by the Township of Gloucester, and the beginning of the construction of Highway 417, prompted the formation of our Association. We perceived that a useful role for the Association was primarily an information gathering-disseminating one, with information flowing in both directions. That is, informing the residents of developments likely to affect them and informing the responsible individuals or agencies whose decisions might affect the community of problems and difficulties of which they might otherwise be unaware. In this role, based on dialogue and cooperation rather than confrontation, we strive to create a more

informed community and provide a service to governing bodies.

To say that communicating with governing bodies or with the community at large in competition with governing bodies has been frustrating, is an understatement. Partly in support of the preceding statement, partly to substantiate the opinions expressed in the brief, and partly to detail the various concerns in the community, we have appended to this brief copies of our submissions to Regional Government and the Law Reform Commission, our reply to an article entitled "Taxpayer's Loss" by Douglas Fullerton, and our correspondence with the Appraisal Institute of Canada. The Fullerton set includes the full reply we wished the Ottawa Citizen to publish, the condensed version to comply with the editor's request, and that which finally appeared in print. In judging the degree of frustration, the anger and the sense of abandonment by governing agencies and elected members expressed in the appended literature, be assured that the true sentiments of the community have been attenuated in their translation into print.

Nevertheless, in spite of our experiences and consistent with the role of our Association, we are pleased to have the opportunity to present our views in the hope that we will contribute to an improvement in the administration of the region and to the

lessening of the suffering of innocent people from the bureaucratic steam-roller.

As citizens of an area that is overgoverned through circumstances that have evolved over the years, the existence of a governing body for the coordination of regional planning including both sides of the Ottawa River and responsible to local needs is a sensible, logical proposition. For such a body to appear to the citizens to be effective rather than simply being a proliferation of government, it must have earned and thus command a measure of respect. We suggest that at least the following characteristics for this body are essential:

- it should be approachable;
- demonstrate a spirit of cooperation rather than confrontation; and,
- possess a recognizable measure of those qualities which we expect from mature individuals of the community - compassion, honesty and a respect for individuals.

We must conclude that in creating the National Capital Commission as an overall coordinating body in the national capital region, either the terms of reference did not include these characteristics or they have been lost over the years. In particular, with respect to NCC involvement in the Southeast City project, we find it difficult to believe that a body that can deal with people living in the

Carlsbad Springs area with such a lack of sensitivity and imagination could ever benefit some future population, as is presently claimed.

Our opinions concerning the National Capital Commission are based on our experiences in two areas of activity affecting the community in which we live:

- the current expropriation in the Carlsbad Springs area for acquiring a portion of the landbank for the Southeast City;
- resident exclusion in the planning process of Southeast City.

Expropriation

The following brief background to the expropriation issue includes in part an extract from the appended submission to the Law Reform Commission. In the late 1960's and early 1970's, the negative effects of the construction of Highway 417 on the rural setting in the Carlsbad Springs area were partially offset by an appreciation in land values owing to the greater accessibility to the core of Ottawa. The accessibility stimulated a demand for land in the area and a number of properties were posted for sale.

In mid-1972, three real estate companies were requested to assemble some parcels of land in this area on a willing-seller-willing-buyer basis for a then-unknown client and purpose. In early 1973, the area of land assembly was arbitrarily defined by the existing network of roads, and it was publicly announced that a

landbank of 5,000 acres was being assembled by the Ontario Housing Corporation, Central Mortgage and Housing Corporation and the National Capital Commission, for the development of a satellite city. Purchases continued nominally on the "willing" basis, although the process was reportedly helped along by implied threats of expropriation (verbally) from the purchasers. Figures from the sales of 54 properties registered in 1973 and into 1974 indicate that the average price paid per acre was \$1,525. for an average parcel size of 73 acres. The price ranged from \$700. per acre to \$2,085. per acre over the period, and comparisons with the increase in real estate values in the Ottawa region over the same period of time indicate that substantial speculation had not taken place. In July 1974, the NCC registered an intention of expropriation against properties in an additional 4,000 acres of land bordering the initial landbank for the declared intention of providing a greenbelt.

Since there were some individual objections to the expropriation, a pre-expropriation hearing was held at the Gloucester military base and finally, within the prescribed period in October 1974, offers based on property appraisals by NCC's "independent" appraisers, were received by the expropriated parties.

Shock and disillusionment were common responses to

the offers, particularly when the expropriation process was compared with the "willing" approach and since a few weeks previously, at a meeting of the Association, a representative of the NCC had assured the people of a "fair" deal. Once again, meetings were held and representations made, resulting in an unsuccessful attempt by Hon. John Turner, then MP for the area, to resolve our problems, and in a response from the NCC which, from our point of view and in a charitable frame of mind, can best be described as unsympathetic and negative. The principal reward for our efforts was the affirmation (with conviction) that the present Expropriation Act constitutes good legislation carefully drafted to protect the individual against the system and that, therefore, we should take advantage of its provisions.

The choice of expropriation for the acquisition of part of the landbank is a sad one, not only because of the bitterness, resentment and suffering it has created in the community, but also because of the missed opportunity to establish principles for the future acquisition of land for purposes not directly required for the benefit of the community at large (in the national sense). In particular, with respect to recent trends in opinion as to whether land is a commodity or a resource, and whether its ownership should be private or public, the country could choose the public ownership option. Assuming that the outright seizing of property

will continue to be unacceptable, the brutality of expropriation, in spite of changes in legislation to date to attempt to make it more humane, will surely be rejected once the number of its victims becomes sufficiently large. But is there a need for victims to evoke common sense in the first place? Have not the proponents of "redistribution" and sharing, the courage to uphold compensation? It appears that in the present acquisition, the brutal and arbitrary expropriation was resorted to because the prices being paid by OHC exceeded the figure that a committee decided beforehand should constitute market value. Such an approach is hardly an indication of inspired administration.

Was expropriation essential? Had the "willing" approach been allowed to continue to its conclusion a precedent for setting a market value could have been established for an area where a small turnover in properties prevails. By noting the "spread" in values, a value at the peak of the distribution could have been chosen as an average fair market value. This value could have been compared with the price of an average house in several districts in the city to establish a comparative ratio. The suggestion that the unwilling seller would hold out forever is unrealistic. He is always faced with the probability that funds will run out and with

the prospect of an increasing taxation burden particularly as true market value assessment is introduced and more controls against non-agricultural use of land are legislated.

Other approaches could have been devised. For instance, land for the Dallas (Texas) airport was acquired mostly on a "willing" basis and a small number of holdouts were expropriated - but not at half the price to lower the average cost!

Whatever method is used, to be generally accepted in the community, must at least appear to be fair. The present NCC expropriation fails this basic criterion in several respects.

By introducing the expropriation at the particular stage in acquisition, the citizens of the community were effectively divided into two kinds - treated one way by OHC, and another way by NCC. The cruelest difference is in the area of retention of homes. Under OHC purchases, many houses were severed from the farms before the land was purchased. Under the NCC expropriation, the farms were expropriated first with no value allowed for the buildings, and individuals wishing to retain their homes found themselves renting or buying back their homes or the land on which the home was located, depending on how one views the details of reasoning by the bureaucrats. Homes located on severed lots were not expropriated in the area. The irony of the

situation is that those residents who have moved into the area recently are generally unaffected by the expropriation whereas some of the oldest residents, those deserving the greatest consideration and for whom dislocation is most traumatic, are devastated by the same expropriation.

The other greatest common issue concerned the market value of properties. The OHC approach, by far more humane, has been frequently criticized in the media over the past year or so for having paid too much for the land. A favorite approach is the comparison of the lowest and the highest prices paid, regardless of circumstances, and to equate the spread in values to the level of speculation that is claimed to have taken place. It is a sad reflection on the perception of those individuals for their failure to recognize that some spread in values is valid because of differences in quality of properties and inflation, or to have failed to realize that perhaps a more just solution to reduce the spread in purchase values is not to have paid less to those who received more, but to have paid more to those who received less.

The property appraisals that were generated by the NCC's appraisers, considerably below the last OHC purchases and the values from appraisers retained by the expropriated individuals, caused great alienation. A responsive body would have attempted to resolve this difference or, for that matter, would have avoided

creating it, by forming a board of appraisers, two chosen by the NCC and two by the community, to arrive at some agreeable or sensible appraisals detached from politics. Such an approach might have established an important principle in public administration departing from the confrontation attitude which breeds fear and distrust. Instead, the attitude taken was "If you don't like it, take us to court!" Who in the community is a match for the legal advice and resources of the NCC? Why should the community provide court cases for the convenience and amusement of the bureaucrats? The term amusement appears to be appropriate. Does not an appraisal (NCC's) for a property at half the value an individual seller had in hand from a buyer prior to expropriation, or the contention that buildings situated on a large parcel of land have no value beyond that of the ground they cover, or an appraisal for a 70-acre farm at a value equivalent to the replacement cost of the buildings alone, smack of gamesmanship? It might be amusing if it were not so tragic.

Feelings have further been heightened by statements made (if not directly by the NCC, notably not denied by them either) concerning the degree of speculation. No distinction is made between investment and speculation. It was not at all considered sinful, but rather wise, to have invested in land several years ago. That this

type of investment is questioned today does not justify passing judgment retroactively. Yet the outpouring of Mr. Fullerton, still bearing an official air despite his retirement as chairman of the NCC, tends to brand landowners as villains for trying to get a reasonable price plus compensation for disruption. The Karam property is implied to be typical of the histories of many properties. This is a gross distortion of the facts. We take exception to quoted costs of land acquisition without reference to the presence or absence of buildings, or to the amount of money recovered in capital gains taxation which is another sad episode beyond the interest of this committee.

We question the logic and necessity for secrecy concerning the monetary settlement in the acquisition of properties. We do not suggest that the figures be released during the period of negotiations but at some later date so that the contention of Mr. Fullerton that everyone is treated equally could be verified.

The problems, difficulties and suffering that the community is experiencing from the expropriation is a negative reflection on the NCC, perhaps not necessarily on individuals but rather on the structure. Does the structure determine the attitude of individuals within it or does the attitude of some individuals characterize the

structure? We do not know. Perhaps the product is the inevitable outcome of size. To the latter, there might be a solution through greater accountability though not through the process of election of officers as this would seriously affect long-term planning. We have experienced enough of the royal runaround to state with authority that the NCC is unapproachable. Problems cannot be resolved if they cannot seriously be discussed.

We suggest the creation of an ombudsman-like position with the power to bring responsible officials to face the concerns of the community. Such an office would, in the long term, vindicate the objectivity, concern and spirit of cooperation of the NCC if these qualities were really present.

Resident's Inclusion in the Planning Process

We know that the Block Diagram for the Southeast City Project includes citizen participation; but we wonder, as the planning undoubtedly progresses silently behind the scenes, when the happy event will occur. We are not eager to, nor capable of, competing with the planners on technical terms. As time passes, we are, however, suspicious that the residents' involvement will be turned on simply as window dressing for the community at large. Our concerns will likely be swept away with the familiar "too late, the plans are too far advanced".

There is, evidently, a total misconception in the NCC's administration about citizen involvement. Involvement has to be nurtured to overcome the distrust and suspicion inherent, not surprisingly, in a community. The involvement must be shown to be capable of producing some results for the investment of time and effort by the community. Huge productions, panel discussions, large workshops and tape recorders are not conducive to sincere dialogue. Not only is the groundwork for citizen involvement not being prepared, but again the opportunity to demonstrate its sincerity has been missed by the NCC by failing to keep the community informed of developments, however small, and by advising it of news, say one or two days before releasing it to the press, or of local activity such as soil testing and surveying that has taken place. There are serious concerns in the community now, for instance; to name two:

- How will the problems of water depletion in the wells be resolved once construction begins?
- In what manner will the houses present today be dispatched, if they conflict with the master plan?

If the NCC deals with these problems with the same lack of sensitivity and imagination it is demonstrating during the present expropriation, it does not deserve the privilege and power it now possesses.

SUBMISSION TO REGIONAL GOVERNMENT

The Official Regional Plan is a proposal for the wise management of the resources and assets of the area for the welfare of the current and particularly the future generations. It is concerned with the physical amenities and services as well as with the less tangible factors which contribute to the "quality of life". Evidently, there can hardly be any objection to this ideal goal.

It is apparent that the implementation of the Plan will not only have a major impact in the years ahead but must also affect and disrupt to varying degrees established practices and life styles. One criticism of the Plan is its failure to first of all recognize this fact and secondly to provide sensible criteria and mechanisms for compensation. Admittedly compensation under any circumstance is complex; nevertheless, it is disappointing that the groundwork has not been laid by the frank admission that "quality of life" is not without cost. As a starting point the principle of cost sharing in proportion to the benefits enjoyed could have been proposed. It would have followed that compensation for the adverse affects on a few individuals resulting from controls imposed for the benefit of the whole community must be borne by the whole community.

A second criticism relates to the classification of community and life style which reflects an urban conditioning. As a consequence there seems no recognition of the existence of the many people who inhabit the outskirts of Ottawa and who do not fit

the neat classifications of village (large or small) hamlet or agriculture. Nor is there an understanding of this life style both by the urban dweller and the planner. From the former, the preposterous belief is expressed that "ring roads" are somehow acceptable to those who will have to live next to them. From the latter, it is implied that the provision of areas of large (a few acres) estate lots will satisfy the needs which created the "outskirts" in the first place. To elaborate, the areas in question are populated by individuals caught in the transition from agriculture to urbanization and those who have moved out from the city. The particular problems of the first group will be dealt with in the next two paragraphs. The latter have purchased lots along rural roads and have proceeded to build homes, often of their own design. Since in general, they also contribute their own skills and labours during the construction and landscaping phases, it should not be surprising that their attachment to their homes is generally greater than that of the transient urban home owner. Economic considerations and the serenity of the rural setting, the latter especially lately, have motivated this life style. It is in part a life of physical activity which is healthy, challenging, satisfying, recreational and financially rewarding to boot. It is a life style which is as legitimate as any that is identifiable with urban neighbourhoods or with small concentrations of population; it in fact, represents a physically large community of a different kind.

A third criticism concerns the retroactivity of the Plan, not as it affects large speculative holdings and magnitude of profit, but particularly as it imposes disproportionate hardships on a few people. The case in point is the effect the proposed restrictions will have on the owners of farm lands of reasonable or marginal quality bordering the growing city. It is academic to dispute what the value should be for land within tens of miles from Ottawa. The fact is that over the years, the value has risen because of the growth of Ottawa and the demand for the land for residential purposes. In the Carlsbad Springs area, the land which was or still is farmed, is largely held by the descendants of the first settlers and constitutes their life assets. The increasing value of their assets has been welcomed - just as a city dweller would welcome an appreciation in the value of his home - for their benefit and that of their children. With the proximity of the city and in response to the normal aspirations of parents, they have planned to transfer to their children land on which to build a home. The Plan stipulates that they cannot now do this but rather that their children must pay the exorbitant price for a home in the city for the sake of a neat plan and "quality of life"! The disadvantages of and the possibility of abuse of solutions to strip development have been discussed at meetings of farm owners and the concept of family estates was proposed.

Another injustice is created by the arbitrary designation of some marginal lands for agriculture. For the victims of the

scheme, an intolerable and nightmarish situation will exist because, on the one hand, the land is of little value on an open market for agricultural purposes, while on the other hand, it is not sufficiently productive to yield a reasonable net income. In effect, a valuable asset is greatly decreased (or turned into a liability for farmers on the verge of retirement) for the sake of efficiency and common good.

A solution to the problems identified in the preceding two paragraphs appears to be a modification to the Plan so that it is applicable in some aspects to lands acquired after the acceptance of the Plan.

The proposed new city to the southeast of Ottawa is a major concern to all residents in the Carlsbad Springs area. At the moment, the reaction is best described as a pervading anxiety but not coupled with total rejection. Specific responses cannot be expected to that which is still, apparently, in the conceptual stage. To date the flow of information to the residents on the status of the planning has been distressingly low. Should this be indicative of the future, the question of citizen participation encouraged in the Plan will require definition and clarification to avoid generating frustration and suspicion instead of co-operation and goodwill.

Submitted by the
Association of Residents of
Carlsbad Springs

ASSOCIATION OF RESIDENTS OF

CARLSBAD SPRINGS

SSOCIATION DES RESIDENTS DE

August 4, 1975.

Secretary
Law Reform Commission of Canada

Our Association was formed in response to a preliminary plan for the rural area drafted by the Township of Gloucester. It was obvious that there were serious implications for residents of Carlsbad Springs particularly for those with sizeable land holdings from which they were totally or partially deriving a living. We held several meetings to identify the problem areas and brought them to the attention of our elected representatives. We soon realized that the plan reflected directives from the provincial government concerned with major issues such as strip development and the preservation of good agricultural land, and that our problems would not be of particular importance to them. Our submission, in part, proposed a self-evident principle, namely, that the hardships suffered by relatively few individuals from controls imposed to benefit the community at large, should be alleviated by the community at large with just and sensible compensation. As you would suspect, there wasn't an overwhelming response at any level from our elected representatives to pursue forcefully on our behalf this issue which is unlikely to be popular with the electorate.

Since the same principle that we proposed is recognized in the green paper on expropriation, it would appear that we have at last located that channel into the government where the account of the current expropriation by the NCC in our area will be received by interested, responsive and sympathetic individuals. It is with a sense of both duty and hope that we write to you: duty - to protect other individuals from subjection to the same

hardships by contributing towards the modification of the existing Act; hope - that the recognition of the distortion of the intent of the present Act by circumstances and bureaucracy can bring about equitable treatment for individuals currently being expropriated.

The construction of highway 417 in the late sixties and early seventies improved the access from Ottawa to Carlsbad Springs and created a demand for land in the area. A number of properties were posted for sale. In mid-1972, three Real Estate Companies were requested to assemble some parcels of land in this area on a willing-seller willing-buyer basis for a then unknown client and purpose. In early 1973, the area of land assembly was arbitrarily defined by the existing network of roads, and it was publicly announced that a landbank of 5000 acres was being assembled by OHC, CMHC and NCC for the development of a future satellite city. Purchases continued nominally on the "willing" basis although the process was reportedly helped along by implied threats of expropriation (not in writing) from the purchasers. Figures from the sales of 54 properties registered in 1973 and into 1974 indicate that the average price paid per acre was \$1,525 for an average parcel size of 73 acres. The price ranged from \$706/acre to \$2,085/acre over the period and comparisons with the increase in real estate value in the Ottawa region over the same period of time indicate that substantial speculation had not taken place. In July 1974, the NCC registered an intention of expropriation against properties in an additional 4,000 acres of land bordering the initial landbank for the declared intention of providing a greenbelt. Meanwhile rumors and counter-rumors, assertions and denials concerning the suitability of the soil within the landbank for the proposed development were appearing in the newspapers. Since there were some individual objections to the expropriation, a pre-expropriation hearing was held at the Gloucester Base and finally, within the prescribed period in October of 1974, offers based on property appraisals by NCC's "independent" appraisers, were received by the expropriated parties.

Shock and disillusionment were common responses to the offers particularly when the expropriation process was compared with the "willing" approach and since a few weeks previously, at a meeting of the Association, a representative of the NCC had assured the people of a "fair" deal. Once again, meetings were held and representations made, resulting in an unsuccessful

attempt by Honourable John Turner to resolve our problems and in a response from the NCC which, from our point of view and in a charitable frame of mind, can best be described as unsympathetic and negative. The principal reward of our efforts was the affirmation (with conviction) that the present Expropriation Act constitutes good legislation carefully drafted to protect the individual against the system and that, therefore, we should take advantage of its provisions. It was emphasized that individuals contesting the offer are entitled to "reasonable fees" for the services of an accredited appraiser and a lawyer.

I am submitting on behalf of the Association, a few observations and opinions on the current expropriation requesting you to note that we do not claim complete infallibility for our perception of the situation. The following observations are not presented as a connected sequence but rather as a series of comments on specific points.

Legitimacy of the Expropriation

The purpose of the expropriation has perhaps with some measure of justification been associated with noble objectives such as the preservation of good agricultural land and the creation of a model city, and legitimized by association with NCC's mandate in the capital region. We perceive the project (including the expropriation) as a process for increasing government involvement in providing housing in competition with the private sector. It is important that it be established within which description the expropriation is taking place since this will determine the philosophy that will govern the treatment of individuals being expropriated. In the first case, decisions are likely to be governed by the obsession that tax-payer dollars are being spent and that glory and success crown the administration that keeps the expenditure to a minimum. In the second case, the project is viewed as an investment (a good investment) of tax-payer dollars with eventual returns for both the tax-payer and the occupant of the project. Now the success of such an undertaking would be measured by the project's cost which could be relatively low, if as is often assumed, rightly or wrongly, that the private sector derives the bulk of its profit from land speculation. To set in proper perspective the price being paid for land for the satellite city, we refer to the March 1975 engineering investigation of DeLeuw Cather. To house 100,000 people on the 5,000-acre landbank, 28,600 units are required, an average of 5.7/acre. The estimated cost to develop the

land is about \$34,000/acre or \$6,000/unit. If a unit could be built as cheaply as \$24,000 the total unit cost would be \$30,000. The average land price per unit (\$1,525 - 5.7) \$267 or the maximum paid by OHC (\$2,085 - 5.7) \$365 is less than 2% of the total unit cost. In our representations, we have encountered the opinion conceived, we believe, within the NCC, that these land prices are "exorbitant!! It would appear, therefore, that the expropriation process was brought in to pare off a fraction of one per cent in the total cost of the project. It is difficult not to conclude that not only is it extremely shortsighted to alienate a community now in the doubtful hope of reaping admiration in the future, but also that the use of expropriation in this case constitutes an abuse of power.

Right to a Hearing - Public Scrutiny

Most of the objections were related to the effects of the expropriation on individuals although there were rumors that the legality of the expropriation itself might be questioned. Areas of dispute arose from the desire of individuals to retain the house after the land had been expropriated and/or to obtain severances of building lots, in most cases, for their own children. Naturally, the hearing officer was not empowered to reply to the objections which were all recorded on tape to be dealt with in the future. As I understand it, replies to the objections never materialized it being claimed that the tape-recorder had failed! Presumably, the Minister felt that the objections could be resolved and that the cancellation of the expropriation was not warranted. We shall return to the solutions later. As for the intent of the hearing, to expose the purpose of the expropriation to public scrutiny, it was a dismal failure. Basically it is difficult to object to that which is unknown. An air of secrecy surrounded the project from the outset. I suspect that when the initial boundaries for the landbank were drawn, there was insufficient knowledge of the soil conditions and that the greenbelt was intended from the beginning for partial development - although no one would admit it. By, let's say, coincidence, the March 1975 report of the consultants (DeLeuw Cather) does indeed show that a substantial portion of the greenbelt is more suitable for development than for parkland. Furthermore, it is reported that in November 1974, immediately after expropriation, the consultants were instructed to estimate the cost of developing certain sections of the expropriated area. Thus, instead of evoking participation and understanding, the meeting became a first step in the

alienation of the community and generated suspicion and a lack of credibility. One wonders whether a possible future disinclination for dialogue on the part of the community would be altogether surprising. It is probably indicative of the existing mentality in the NCC and the OHC rather than by accidental omission that the very extensive engineering study excludes the impact of the project on the people living in the area. Nor have the NCC and its associates seen fit to compensate for the inadequacy of the hearing by establishing a line of communication to inform the community of developments.

The Law - On Whose Side?

The Act stipulates that "reasonable" fees for the services of an appraiser and a lawyer can be claimed by individuals contesting an offer received in an expropriation. It does not necessarily follow that, therefore, justice will be served since for a contest to be meaningful, the opponents must be matched. Most people have had no or little experience in the Courts. Therefore, the selection of an appraiser and a lawyer with the skills, experience and resources to match those of the expropriator becomes a difficult and critical, if not impossible, task. The uncertainty of the magnitude of the compensation to be expected from the vague "reasonable" fees, must also be considered in the light of an individual's limited financial resources. On the one hand, timidity, suspicion, or a sense of futility drive some individuals, probably those who can least afford it, to accept less than a fair value, while on the other hand, the speculator will likely go all the way to the Supreme Court. But the issue which most alienated the community was the arbitrary position of NCC in declaring that the land values established on a willing-seller willing-buyer basis do not constitute market value. This far-reaching precedent, the perpetrators of which would not tolerate having applied to the sale of their own homes, is being tested on a small community with hardly the organization or resources to adequately contest it. Before there is a ruling on this issue, settlements are being encouraged and I was told by NCC's solicitor that even if the ruling favours the community those who settled low will not be compensated. The concept of equal treatment mentioned in the green paper as applied to this situation totally escapes me.

Fleeing by any Other Name.....

In this section we list situations drawn to our attention that we feel portray gross injustice in the current expropriation:

- a) An individual with a 42-acre piece of land, an adequate house, some other buildings, and a brook suitable for watering cattle (thus a source of some income) would receive \$34,000 (before taxes). What can he buy for that money that will be equivalent to what he has now?
- b) An individual who lives on a 50 acre hobby farm is being offered \$1,000 per acre for it. He wishes to continue living in the house after the expropriation and is being charged \$14,000 for the one-acre lot he wants to retain with the house. Who's speculating?
- c) For situations similar to b) under the OHC purchases the house and land were severed first and the prices stated earlier were paid for the balance of the land. Why gouge?
- d) A vegetable farmer is being offered a sum claimed to equal the replacement cost of the business. After paying capital gain tax on a sale that was forced upon him how can he replace his business?
- e) On a particular property under dispute, the owner obtained two appraisals from two accredited appraisers of the Ottawa area. These appraisals differed little from each other but were both nearly double the values set by two of NCC's "independent" appraisers. What smells?
- f) It is rumored that the fee being allowed for appraisers is equal to the average fee charged to the NCC by an appraiser given a block of appraisals in the area. If true, can this fee be "reasonable" (the same) for a single appraisal?
- g) NCC purchased by exchange properties bordering highway 417 for over \$3,300/acre and their "independent" appraisers set a value of less than \$1,000/acre for property adjacent to these. Can such a large discrepancy really be justified?

- b) An individual had a written offer accompanied by a cheque on a 50-acre parcel at \$2,000/acre. NCC's appraisers concluded that the market value of the same property is \$1,000/acre. This is professional skill?

I doubt that any of the current technical jargon or bureaucratic justification can convince us (and you?) that "fleecing" doesn't describe best the process at work in the situations described above. The community may be small and not knowledgeable but it is certainly not stupid.

ASSOCIATION OF RESIDENTS OF
CARLSBAD SPRINGS
ASSOCIATION DES RESIDENTS DE

Feb. 25, 1976
Farmers Way
Carlsbad Springs, Ont.
K0A 1K0

Appraisal Institute of Canada
Headquarters
Suite 502
177 Lombard Ave.
Winnipeg, Man.
R3B 0W5

Gentlemen:

Please find enclosed Mr. Fullerton's article "Taxpayer's Loss" which appeared in The Citizen on Feb. 3rd, and our reply both with respect to the land assembly southeast of Ottawa. I feel that the last paragraph of our article in particular should interest you. The inconsistency in appraising is not only evident to us but has also been noted in Justice Addy's judgment. We would very much appreciate receiving any comments you might on the situation.

Yours truly,

Romeo Wlochowicz
President

*Appraisal Institute of Canada -
Institut Canadien des Évaluateurs*

NATIONAL EXECUTIVE OFFICES
SUITE 502, 177 LOMBARD AVE.
WINNIPEG, CANADA R3B 0W5
TELEPHONE (204) 942-0751

March 15, 1976

Association of Residents of
Carlsbad Springs,
c/o Mr. Romeo Wlochowicz,
President,
Farmers Way,
CARLSBAD SPRINGS, Ontario
K0A 1K0

Dear Mr. Wlochowicz:

I have for acknowledgment your recent letter to which was attached a copy of an article "Taxpayer's Loss" by Douglas H. Fullerton, published in the February 3, 1976 issue of The Citizen and your letter of reply.

I have passed them on to the Institute's senior officers and will supply you with any comments I receive.

Yours sincerely,

APPRAISAL INSTITUTE OF CANADA

W. T. O'BRIEN, P.App.,
Executive Vice President

WTO/ja

Farmer's Way
Carlsbad Springs, Ont.
KOA 1K0

April 11, 1978

Mr. W.T. O'Brien, P.App.
Executive Vice President
Appraisal Institute of Canada
Suite 502
177 Lombard Ave.
Winnipeg, Man.
R3B 0T5

Dear Mr. O'Brien,

Your reply (March 15) and the Institute's response to our letter are totally inadequate. We are surprised at your apparent lack of perception of the situation with respect to the appraisal practices that we brought to your attention in connection with the land expropriations by the NCC in the Carlsbad Springs area. In my previous letter I raised the problem delicately but as the point has evidently been missed, let me state, more concretely, the issue as we see it.

Numerous property owners from the expropriated area have retained members of the Institute, at substantial fees, to appraise their properties. The property values that these appraisers submitted to their clients were consistent with prices paid for properties in the adjacent area by O.H.C. on a willing-buyer willing-seller basis. The so-called independent appraisers of the NCC, also members of the Institute, have appraised these same properties at substantially lower values and consistent with NCC's contention that O.H.C. paid too much. We are not concerned over small differences of opinion between various appraisers. We are concerned with differences of the order of 50% and up to 150%!

We assume that the purpose of the Institute is to establish and regulate the procedures for appraising used by its members. If the estimates from the appraisers retained by the property owners are so far off the market value, what service are they providing for the fees they charge? If on the other hand their estimates are essentially correct, then what procedures have the NCC's appraisers followed? Can the Institute allow two sets of procedures to be acceptable and chosen as convenience demands?

It is evident to us that if the credibility of the Appraisal Institute of Canada as a professional body is to be preserved, a thorough investigation of these discrepancies and/or disciplinary action is in order. The sweeping of the problem under the rug is not only detrimental to the Institute but also constitutes an injustice to the individuals affected.

Our Association is submitting a brief on the role of the NCC to the Joint Committee of the Senate and the House of Commons on the National Capital Region. We plan to refer to the current expropriation including the serious discrepancy in appraising. Any clarification of the issue raised in this letter would assist us in the preparation of the brief and would be greatly appreciated.

Yours truly

Romeo Wlochowicz
President

Appraisal Institute of Canada -
Institut Canadien des Évaluateurs

NATIONAL EXECUTIVE OFFICES
SUITE 502, 177 LOMBARD AVE.
WINNIPEG, CANADA R3B0W3
TELEPHONE (204) 942-0751

April 15, 1976

Association of Residents of
Carlsbad Springs,
c/o Mr. Romeo Wlochowicz,
President,
Farmer's Way,
CARLSBAD SPRINGS, Ontario
K0A 1K0

Dear Mr. Wlochowicz:

Your recent letter which was received in this office
on April 14, will be brought to Mr. O'Brien's
attention upon his return to the office from a business
trip on Monday, April 26, 1976.

Sincerely yours,

APPRAISAL INSTITUTE OF CANADA

J. Atamanchuk (Mrs.),
Secretary to the
Executive Vice President

*Appraisal Institute of Canada -
Institut Canadien des Évaluateurs*

NATIONAL EXECUTIVE OFFICES
SUITE 502, 177 LOMBARD AVE.
WINNIPEG, CANADA R3B0W5
TELEPHONE (204) 942-0751

April 28, 1976

Association of Residents of
Carlsbad Springs
c/o Mr. Romeo Wlochowicz
President
Farmer's Way
CARLSBAD SPRINGS, Ontario
KOA IKO

Dear Mr. Wlochowicz:

I have just returned from an extended business trip
and have your letter before me.

It is our information that this entire matter is in
the appeal process.

It is considered that it would be considered not only
imprudent but improper for our Institute to involve
itself at this point.

When the appeal process has been fully satisfied, our
Institute will examine all the circumstances regarding
the actions of members of our Institute.

Sincerely yours,

APPRAISAL INSTITUTE OF CANADA

W. T. O'BRIEN, P.App.,
Executive Vice President

WTO/sg

ASSOCIATION OF RESIDENTS OF
CARLSBAD SPRINGS
ASSOCIATION DES RESIDENTS DE

Farmer's Way
Carlsbad Springs, Ont.
KOA 1KO

June 1, 1976

Mr. W.T. O'Brien, P. App.
Executive Vice President
Appraisal Institute of Canada
Suite 502
177 Lombard Ave.
Winnipeg, Man.
R3B 0W5

Dear Mr. O'Brien,

Thank you for your letter of April 28th.

We understand your reluctance to be involved in an investigation of a case, the Karam case, which is in the appeal stage in the courts.

We submit for your information and consideration the following figures with respect to the Dempsey property which has now been concluded to settle the estate.

The property was a parcel of land located on the north side of the Russell Road at Farmers Way, 75.9 acres in area, cleared, and free of buildings. The appraisers for the owners were Pigeon-Roy Ltee and Major Realty of Ottawa Ltd. who submitted to the owner appraisals of \$182,000.00 and \$178,000.00 respectively. The NCC's appraisers, one from Kingston, Ont. and Crawford Realty Ltd. (of Ottawa) appraised the same property at \$102,000.00 and \$106,000.00 respectively.

If you find these discrepancies surprising or disturbing, there are worse cases to investigate.

Yours truly,



Taxpayer's loss

'Excessive' prices paid for land assembly

By Douglas H. Fullerton
Citizen special correspondent

In a recent Federal Court decision on an expropriation case in the nation's capital — the Karam case — Mr. Justice Addy said that the Ontario Housing Corporation had paid excessive prices for land bought in the open market.

In setting a value on federally-expropriated land at about half that paid by OHC for some of the land it bought, he said: "It is inconceivable to me how a public body . . . possessing powers of expropriation . . . would persist in acquiring such lands by ordinary purchase from owners at their price."

Right on, Judge Addy! I was chairman of the National Capital Commission in early autumn of 1972, when a joint federal-provincial decision was taken to acquire a large tract of land outside Ottawa to build a new exemplary, satellite "Southeast City".

By September, 1972, OHC had already quietly optioned some 1,200 acres of land in the area; Central Mortgage and Housing became involved as participants in the planning and as providers of 75 per cent of the financing under section 40 of the National Housing Act.

We at NCC were interested because of our role in the planning of the capital, and proposed the acquisition of 4,000 acres (additional to the 5,000 acres needed for the city proper) for recreational and greenbelt land in and around the new city.

The problem that soon emerged, however, was a difference of opinion as to how this land should be

acquired. OHC had come down strongly in favor of negotiated purchases rather than expropriation, apparently in part because the Ontario minister responsible was strongly opposed in principle to the expropriation of land for development purchases. Moreover, OHC spokesmen said that their experience had shown that open-market buying would produce prices not significantly higher than those reached by the expropriation route; they forecast this result for Southeast City.

Our concern at NCC was that the OHC approach, buying slowly over time through a real estate agent, would provide a field day for speculators, would push up prices rapidly, and would unfairly discriminate against those who settled early — often the original farm owners — and in favor of the holdouts — often better-informed speculators.

However, for a number of reasons including the fact that OHC would be the co-ordinator of the assembly operation, the decision was finally taken to continue the open-market approach at least for several more months. We did manage nevertheless to set a ceiling on the prices to be paid per acre.

Everything we feared would happen did happen. Speculators came in — the Addy judgment refers to one 211½-acre parcel bought in October, 1972 (months after OHC had begun the assembly) "at \$283.57 an acre and resold eight months later" to OHC for \$1,606 per acre.

I left the NCC in May, 1973, but I understand

that most prices paid by OHC in 1973 were in the \$1,500 to \$2,000-per-acre range.

It clearly became impossible for NCC to acquire the 4,000 acres it needed by continuing this approach of individual negotiation, and in 1974 the government accepted the recommendation of my successor that the expropriation route be followed (prejudiced though it might be by the earlier OHC action). The court case followed, resulting in the judicial decision linking the value of the expropriated land more to prices prevailing before OHC moved than to the inflated and rising prices which followed its acquisitions.

It is not my purpose in this article simply to second-guess OHC on the Southeast City operation. Rather it is to emphasize that the *only* fair and non-discriminating way of acquiring very large blocks of open land for new urban development is by expropriation.

The route of the private developer — gradual acquisition of small parcels over a longer period of time — simply will not work for governments in their buying of land on the scale needed for new or satellite cities. If they try to do it according to the OHC formula, the results will inevitably be large profits for speculators, escalating prices, discrimination in favor of holdouts, a greatly inflated bill for the government, and higher housing costs for the residents of the new city.

Douglas H. Fullerton, chairman of the National Capital Commission from 1969 to 1973, is an Ottawa consultant.

ASSOCIATION OF RESIDENTS OF
CARLSBAD SPRINGS
ASSOCIATION DES RESIDENTS DE

**Association's Reply to Mr. Fullerton's Article
"Taxpayer's Loss" (Feb. 3, 1976)**

Mr. Fullerton's article "Taxpayer's Loss" (Feb. 3, 1976) cannot pass unchallenged as silence on our part would leave your readers with the impression that he accurately portrays the situation with respect to the land assembly in the Carlsbad Springs area. As a former chairman of the NCC, his desire to vindicate the expropriation is understandable enough, but to equate the expropriation with championing the taxpayer's cause and doing battle with the land speculators is a gross misrepresentation. We cannot believe that this distortion is deliberate and, indeed, the details of his article indicate that, for whatever reason, he is not fully informed.

One would have hoped, that in his role as special correspondent for The Citizen, he would have at least avoided insulting us and the readers who have followed the acquisition history of the landbank, by prefacing his article with the fact that the land assembly was chosen in the Carlsbad Springs area primarily because the land speculators had not moved in. To generalize on the extent of speculation from the Karam case is senseless since the history of this property is not at all typical of most properties in the area. Moreover, the issue is not the morality of land speculation or the magnitude of profits (the Revenue Department regulates the latter) but the present treatment of the local inhabitants who are predominantly either descendants of the original settlers or have lived in the area long before the "South East City" was conceived.

From the outset, let's dispel the illusion that the land assembly comprises two parcels, namely, 5,000 acres for the "city proper" (acquired through O.H.C. purchases) and 4,000 acres for "recreational and greenbelt" purposes (through NCC expropriation) and that perhaps somehow, through some real or imagined mandate of NCC, the expropriation is justified on this basis. The article, unfortunately, omits reporting that after the expropriation date, the NCC requested that the consulting engineers and planners, DeLeuw Cather, prepare an estimate for servicing the 4,000 acres. Surely this expenditure would not have been authorized if the sole usage intended for the expropriated land was recreation and greenbelt. A spade is a spade. The stated objective for the land assembly is the provision, in the future, to some nameless souls, housing at a cost lower than can allegedly be provided by the private sector. Where, Mr. Fullerton, is the "Taxpayer's Loss"? If you are referring to the taxpayers collectively, the term is nonsense as you know very well that the money used to acquire the landbank will eventually be recovered with interest. It would be more honest

to call it a Taxpayer's Investment. In this total context, the issue becomes the question of what fraction of benefits to a future large population should be provided at the expense of the few being expropriated today. The greatest "Taxpayer's Loss" is falling, we believe, on those taxpayers being expropriated now.

The wording selected from Mr. Justice Addy's judgment we presume is intended to suggest, one, that under the O.H.C. acquisition scheme, the sellers named their price and, two, that \$283 per acre is a typical land value. With respect to the first point, the Association knows that the negotiations between individuals and agents for the O.H.C. were prolonged and tough. And why wouldn't they be? It is inconceivable that well-established, professional realtors would jeopardize their reputations on this one acquisition. With respect to the second point, we refer you to the private purchase of a sizeable piece of land north of Highway 417 and adjacent to the Boundary Road at \$3,300 per acre prior to any suggestion of expropriation. Furthermore, Mr. Fullerton should know that farms were expropriated along the Ridge Road, just 4 miles from the present land assembly, at \$1,000 an acre 20 years ago. Market value aside, is some measure of compensation not in order for the imposed change in lifestyle and/or the trauma of relocation?

It is regrettable, that for the sake of clarity, it was not specified with respect to what the prices paid by O.H.C. (about \$1,500 per acre average and the highest, close to \$2,000 per acre) are considered to be "excessive". The Final Report - Preliminary Engineering Investigation of DeLeuw Cather projects that the future inhabitants of South East City will pay at \$6,000 per unit for services. Let's assume, conservatively that the building itself might cost \$25,000. In comparison, at \$2,000 per acre, the cost of land per unit would be about \$375, that is less than $1\frac{1}{2}\%$ of the cost of the unit, and that, Mr. Fullerton considers to be "excessive"! Has anyone estimated the eventual administrative cost per unit? With reference to holdouts in his article we suppose it has not occurred to him that the few individuals who chose not to sell to O.H.C. might have done so because they are reluctant to give up their present lifestyle or that they have realized that with inflation, opportunities for re-investment and income tax rates, selling is a losing proposition.

Mr. Fullerton's assertion that expropriation is "fair and non-discriminating" is not synonymous with benevolence and equality. It must be stated, with reluctance, since the groans have evidently not reached the upper levels of administration, that an NCC expropriation is generally as welcome as an approaching Assyrian army in biblical times. The readers should know that those individuals who, out of despair, frustration, or a sense of futility, settle early in the expropriation are not reconsidered in the event of favorable court settlements for the holdouts. The recently revised Expropriation Act provides in principle protection to the individuals against injustices, but not in practice. The Act is sufficiently vague that the cost of an appeal to the individual

is totally unpredictable. It is not surprising, therefore, that many will choose to accept the offer than to contest its fairness. It seems that, unfortunately, the uninformed and those with limited resources still end up with the short end of the stick regardless of the scheme.

The most puzzling aspect of this expropriation is the property assessment. On the one hand, by coincidence it seems, the NCC's independent appraisers have set property values consistent with NCC's belief that O.H.C. prices were "excessive". On the other hand, the expropriated individuals who have retained the services of accredited appraisers, have generally received appraisals consistent with O.H.C. prices which were recently defended as fair market value both by Don Irvine and Stan Proctor, respectively the provincial Minister of Housing and Director of land acquisition at the time of O.H.C. purchases. A rationalization of this discrepancy totally escapes us and we would welcome an explanation. What concerns us greatly is whether we are witnessing a situation where the expropriating body also determines the market value. The implications of such a precedence is terrifying, to put it mildly.

Romeo Wlochowicz
President
Association of Residents of
Carlsbad Springs

ASSOCIATION OF RESIDENTS O

CARLSBAD SPRINGS

ASSOCIATION DES RESIDENTS DE

Mr. Fullerton's article "Taxpayer's Loss" cannot pass unchallenged. His desire to justify NCC's expropriation in Carlsbad Springs is understandable; but to equate it to championing the taxpayers' cause against land speculators is a gross misrepresentation. His failure to mention that the site of the land assembly was chosen mainly because of the absence of speculators is a good indicator of the level of distortion or of the ignorance of the facts. To generalize on the extent of speculation from the Karam case is senseless as the history of this property is not typical of most properties in the area. Besides, the issue is not the morality of land speculation but rather the present treatment of the local inhabitants who are predominantly descendants of the original settlers or who have dwelt in the area long before South East City was conceived.

The suggestion that the land assembly comprises two parcels, namely, 5,000 acres for the city proper (O.H.C. purchases) and 4,000 acres for recreation and greenbelt (NCC expropriation) is unfounded as the NCC already has obtained estimates for servicing the expropriated land. A spade is a spade. A major objective of the total acquisition is the provision of housing at a cost lower than can allegedly be supplied by the private sector. At whose expense? "Here, Mr. Fullerton, is the "Taxpayer's Loss"? With reference to taxpayers collectively, the term is nonsense as you know very well that the money will be recovered, with interest. It would have been more honest to call it "Taxpayer's Investment". The only losing taxpayers are the victims of the expropriation.

It is regrettable, that for the sake of clarity, Mr. Fullerton did not specify with respect to what prices paid by O.H.C. were "excessive". We note that a private purchase at \$3,300 per acre for 50 acres was transacted prior to the expropriation, and that the NCC expropriated farms, 4 miles away from the present land assembly, at \$1,000 an acre 20 years ago. We calculate, using data prepared by DeLeuw Cather for the NCC, that at the highest price paid by O.H.C. \$2,000 per acre, the land cost per unit will be about \$400 or less than 2% of the purchase price of the unit, and that Mr. Fullerton considers to be "excessive"! What will the eventual administrative cost per unit be? Market value aside, is not some measure of compensation also in order for the changes in lifestyle and relocation imposed by the expropriation?

Mr. Fullerton's assertion that expropriation is "fair and non-discriminating" is not synonymous with compassion and equality. Those individuals, who out of despair or frustration settle early in the expropriation, are not reconsidered in the event of subsequent higher settlements. Because the Expropriation Act is too vague to allow accurate estimation of the cost of appealing, it is not surprising that many will choose to accept an offer than to contest its fairness. No. Mr. Fullerton, the uninformed and those with few resources, still end up with the short end of the stick regardless of the approach.

The most puzzling aspect of this expropriation is the property assessment. On the one hand, NCC's appraisers have, by coincidence, set property values consistent with NCC's belief that O.H.C. prices were "excessive". On the other hand, the many accredited appraisers retained by owners of the area have set values comparable with prices paid by O.H.C. A rationalization of this discrepancy totally escapes us. We wonder whether we are witnessing a situation where the expropriating body also determines the market value. The implications of such a precedent is terrifying, to put it mildly.

Romeo Wlochowicz
President
Association of Residents of
Carlsbad Springs

of priority, why don't our elected representatives take heed and do their share in supporting this critical area of endeavor?

Patricia Guyda
Citizens for Health Science
Research
Montreal

No loss

Editor, Citizen: Douglas H. Fullerton's article "Taxpayer's loss" (Citizen, Feb. 3) cannot pass unchallenged. His desire to justify NCC's expropriation in Carlsbad Springs is understandable; but to equate it to championing the taxpayers' cause against land speculators is a gross misrepresentation.

His failure to mention that the site of the land assembly was chosen mainly because of the absence of speculators is a good indicator of the level of distortion or of the ignorance of the facts. To generalize on the extent of speculation from the

Karam case is senseless as the history of this property is not typical of most properties in the area.

Besides, the issue is not the morality of land speculation but rather the present treatment of the local inhabitants who are predominantly descendants of the original settlers or who have dwelt in the area long before Southeast City was conceived.

The suggestion that the land assembly comprises two parcels, namely, 5,000 acres for the city proper (OHC purchases) and 4,000 acres for recreation and greenbelt (NCC expropriation) is unfounded as the NCC already has obtained estimates for servicing the expropriated land.

A major objective of the total acquisition is the provision of housing at a cost lower than can allegedly be supplied by the private sector. At whose expense? Where, Mr. Fullerton, is the "taxpayer's loss"?

With reference to taxpayers collectively, the term is nonsense as Mr. Fullerton knows very well that the money will be recovered, with interest. It would have been more honest to call it "taxpayer's investment". The only losing taxpayers are the victims of the expropriation.

Romeo Wlochowicz
President
Association of Residents of
Carlsbad Springs, Ont.

Only \$8,000 asked

Editor, Citizen: I wish to point out an error in an article

focusing power rather than amount considered of economic

The vices to sick, as the public health but morally its picture, contrary, government trade dollars.

Roger L. Ottawa
Advocate

CUS

Editor: owed to corporate agencies, University (CUSC) supplies region.

Medical plates, suturing between \$ donated Curity Johnson Lilly, M ine Rou

Larry Nagel movement Ottawa nipeg

revention

e detected easily at an early age, in experienced teacher who has ghout the day, as is the case in ol.
the teacher do, if there are no

APPENDICE "NCR-40"

LA CAPITALE DE DEMAIN ET LES INVALIDES

MÉMOIRE PRÉSENTÉ

AU COMITÉ MIXTE SPÉCIAL SUR LA RÉGION DE

CAPITALE NATIONALE PAR

S.T.A.N.D.

(Serving The Aims and Needs of the Disabled)

AVANT-PROPOS

S.T.A.N.D. est un «groupe d'action» qui compte environ 39 membres, qui sont des invalides qui s'intéressent et se consacrent au bien-être des invalides de la région d'Ottawa et à réduire les difficultés auxquelles ils se heurtent dans leur vie quotidienne.

Au cours de la rédaction du présent document, la publication «la Capitale de demain» a été utilisée comme source de référence. Les extraits de «la Capitale de demain» sont en retrait et accompagnés du numéro de la page et des lettres «C.D.». Ces extraits sont suivis de nos observations qui illustrent des opinions et des connaissances acquises par l'expérience personnelle.

Le présent mémoire a été rédigé par M. Michael A. Devine, directeur exécutif, et M^{me} M. Finn, présidente au nom de tous les membres de S.T.A.N.D.

CRÉER ET MAINTENIR UNE CAPITALE QUI SYMBOLISE LE CANADA EN TANT QUE NATION. La Région de la Capitale doit refléter et respecter la dualité culturelle et linguistique du Canada, ainsi que son héritage multiculturel, et être perçue comme un microcosme du pays, auquel tous les Canadiens puissent se référer et avoir accès page 19 C.D.

Dans ce paragraphe le terme «accès» est l'élément clé quant aux invalides. Le manque d'accès à toutes les installations concevables, continue à être une des principales frustrations des Canadiens handicapés.

PROMOUVOIR UNE HAUTE QUALITÉ DE VIE DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE. La capitale devrait offrir une gamme de possibilités de logements. Prévoir un système de transport efficace et une grande diversité d'activités, de culture et de récréation pour les résidents et les visiteurs. page 20 C.D.

Il est évident que la C.C.N. exerce une influence sur l'organisation future des transports en commun régionaux. En tant qu'invalides, membres de la collectivité, nous recommandons fortement que la Commission insiste sur la mise en service de moyens de transport que les handicapés peuvent utiliser plus facilement.

La qualité de la vie que les invalides connaissent dans la région laisse beaucoup à désirer. Des logements mal adaptés à leurs besoins, des installations récréatives et culturelles inaccessibles, une reconnaissance symbolique de leurs besoins en matière de transport, mettent les invalides pratiquement dans l'impossibilité d'atteindre leur plein épanouissement en tant qu'habitants de la région.

CONSERVER ET PROTÉGER LES RESSOURCES DE L'ENVIRONNEMENT. Les ressources agricoles, récréatives, de même que toute autre ressource précieuse, tout en les rendant accessibles au public. page 21 C.D.

Là encore «l'accessibilité» est le mot d'ordre, ce qui implique à la fois des transports en commun utilisables et des facilités telles que des rampes d'accès, des routes dont la chaussée est unie et des accotements, des portes et des barrières larges etc.

CONSERVER ET PROTÉGER LES RESSOURCES. Tout en les rendant accessibles au public à une époque où les loisirs ne peuvent plus être considérés comme un luxe. page 21 C.D.

Ainsi que d'autres Canadiens, les invalides y compris ceux qui travaillent, jouissent de temps dont ils ne disposaient pas auparavant. Comme on l'a signalé, dans la région de la Capitale le nombre des installations récréatives et culturelles que peuvent utiliser les invalides est très restreint.

Desservi par un système de transport en commun rapide, il ménagerait un accès facile à toutes les installations commerciales, récréatives, culturelles et résidentielles de la zone urbaine. page 26 C.D.

A ce propos nous espérons qu'on mettra prochainement en service, à une échelle utile, des transports en commun spécialisés à l'intention des handicapés; nous serions très sensibles à ce que la Commission exerce son influence.

LES PRINCIPAUX PARCS URBAINS. Ces parcs serviraient à la fois les visiteurs et la population. page 38 C.D.

Là encore le terme «accessibilité» implique la mise en service de transport en commun utilisables et de facilités telles que les rampes, des chaussées unies et des accotements, des barrières et des portes larges etc.

«Les installations touristiques»...page 41 C.D.

Les mêmes facilités sont nécessaires dans ce domaine également, c'est-à-dire l'accès aux restaurants, particulièrement aux toilettes qui devraient être pourvues de portes et de cabines suffisamment larges pour que des fauteuils roulants puissent y pénétrer. L'accessibilité est le terme clé sur tout les plans. En ce qui concerne les besoins des invalides, nous pensons que la Commission peut nous aider concrètement, particulièrement dans les domaines de l'accessibilité et des transports.

Nos besoins sont simples: une norme uniforme d'accessibilité à toutes les installations publiques, récréatives, culturelles et aux logements et un système de transport capable de transporter les invalides partout où ils veulent aller, sept jours par semaine, dix-huit heures par jour.

CONCLUSION

En conclusion, tous les invalides de la région souhaitent que dans les plans d'urbanisme de la Capitale de demain, les urbanistes trouveront approprié de rendre celle-ci complètement accessible à ses habitants handicapés.

Nous espérons que la Commission étudiera attentivement le présent document, et que les administrations compétentes et la Commission accepteront les idées qui y sont exprimées et les mettront en pratique.

La S.T.A.N.D. est curieuse d'apprendre quelle sera la réaction au présent exposé.

APPENDICE «NCR-41»

POUR UNE RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE VIABLE

Le problème de la mobilité et la navette ferroviaire

Présenté par

MM. Dick Howey et Jacques Crépeau

membres du

Comité de Transport des citoyens de Nepean-Aylmer

au

Comité mixte spécial du Sénat

et de la

Chambre des communes

sur

la Région de la Capitale nationale

Le 15 juin 1976

INTRODUCTION

Au nom de nos citoyens qui se soucient des conditions de vie futures dans la Région de la Capitale nationale, je tiens à remercier les membres du Comité parlementaire mixte et spécial pour cette occasion de faire connaître notre point de vue sur cette Région.

Vous devez savoir que nos propositions visant le transport des banlieusards de la Région se sont heurtées à une résistance opiniâtre des fonctionnaires, tant régionaux que de la Commission de la Capitale nationale. Nous avons acquis la conviction que la circulation en banlieue de cette Région, bijou national, et capitale du Canada, est menacée de paralysie et que la Région va à un véritable suicide écologique. Nous ne pouvons plus faire marche arrière.

A titre de résidents de cette Région, nous avons essayé de faire comprendre à ces fonctionnaires que le centre politique et administratif du Canada devrait être le symbole vivant d'une politique urbaine éclairée le reflet de l'élan progressiste et des préoccupations de l'époque à laquelle tous les Canadiens participent: de toute évidence, ce défi les dépasse.

Ils tâchent de voiler l'insularité et la petitesse de leurs vues en nous offrant des statistiques péniblement rassemblées afin de jeter le discrédit sur notre proposition d'analyser sérieusement la possibilité d'une navette ferroviaire, dont l'infrastructure de base existe déjà

et dont l'équipement pourrait être obtenu si nous agissons tout de suite. Ce service pourrait être opérationnel d'ici quelques mois, à un coût qui ne serait qu'une fraction des coûts de construction du réseau routier - incluant artères, voies et ponts - envisagé pour la Région, expansion insensée de la jungle d'asphalte. Le gouvernement fédéral a déjà affecté des subsides à la construction de la navette ferroviaire.

Si la C.C.N et l'autorité régionale ont rejeté notre proposition, cela relève d'une mentalité étroite plutôt que d'une prévoyance constructive. En effet on s'est donné la peine de nous en informer dans un style cavalier, présomptueux et hautain. Comment ne pas rendre hommage à ces vénérables urbanistes bienfaiteurs! Comment des gens du peuple comme nous, oseraient-ils toucher et même s'opposer au droit divin des planificateurs "clairvoyants" de la Région et de la C.C.N, en qui réside toute la sagesse des hautes instances?

LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE DOIT-ELLE ÊTRE DOTÉE D'UNE NAVETTE FERROVIAIRE?

Réfutation des objections

Il est incroyable de voir les efforts incommensurables des bureaucrates à dresser d'innombrables obstacles à notre proposition d'établir à l'essai, pour une période de 6 mois, une navette ferroviaire entre Carp (Ontario) et Aylmer (Québec) (voir carte).

Que seraient magnifiques les réalisations dont serait capable un talent si empressé et créateur, s'il était utilisé pour concevoir un système équilibré de transport en banlieue, qui épouserait les besoins économiques et sociaux prioritaires des habitants de cette région!

Tout ce que ces fonctionnaires ont trouvé à nous dire - et cela est bien déplorable - c'est que notre proposition, est et je cite, "d'un rendement économique décevant". Eh bien, Messieurs, sans être un économiste, je n'ai pas de peine à faire la distinction, d'un point de vue tant logique que concret, entre ce qui peut profiter économiquement à l'ensemble de la Région de la Capitale nationale et ce qui peut représenter un bénéfice commercial pour une entreprise individuelle. Il s'agit là d'une distinction bien élémentaire. Tellement élémentaire qu'on se demande comment elle est devenue l'objet d'un débat, à moins que les urbanistes entre les mains desquels repose l'avenir collectif de notre région, soient totalement dépourvus de pensée.

Le refus des responsables régionaux fait appel à des notions, comme le "total des marchés du transport" -- même s'il est évident que des critères tirés du monde commercial sont insuffisants et inadéquats dans ce cas-ci. Ils relèguent ainsi les avantages et coûts relatifs globaux de tous les systèmes de transport en commun, à l'arrière-plan. Il n'existe pas dans ce pays, Messieurs, un moyen de transport qui soit commercialement rentable, si l'on considère le double point de vue des investissements publics et privés. Les mises de fonds paraîtront toujours disproportionnées par rapport aux tarifs imposés à l'utilisateur. S'il faut

en croire le témoignage entendu aux audiences de la Commission canadienne des transports, il serait établi que les dépenses encourues par les gouvernements pour le transport ferroviaire de passagers, ne représentaient que 6% du budget total, tant fédéral, provincial que municipal, du transport des passagers pour l'année financière 1974.

Il est, ne l'oublions pas, bien futile d'essayer d'appliquer la situation financière d'un système en place à un système hypothétique. Seule une période d'essai peut en démontrer la rentabilité. Une comparaison tirée de preuves statistiques n'est cependant pas dépourvue d'intérêt, si on ne la prend pas pour un absolu.

Nous nous opposons à ce que les responsables de la région et de la C.C.N opposent le transport par rail au transport par autobus dans une juxtaposition où ils s'excluent et sont mutuellement en concurrence et incompatibles. Le manque de jugement d'une telle décision est aussi évident que les embouteillages quotidiens de banlieusards qui encombre aux heures de pointe, les routes et les ponts de la région avec des autos et des autobus émettant des gas d'échappement et remplis d'une horde de contribuables frustrés et furieux.

Nous vous invitons donc à faire avec nous, à une heure de pointe, une visite personnelle et guidée des routes principales longeant la voie de chemin de fer désaffectée.

Notre proposition met l'accent sur la nécessité d'un réseau routier, dans un contexte régional global, équilibré et complémentaire qui tiendrait compte des priorités de planification en matière de transport. Mais que disent de ce problème nos planificateurs alertes et prévoyants? Écoutez cette perle d'intelligence: "Il est difficile de satisfaire ceux qui demandent que les autobus soient considérés comme complémentaires (et non pas compétitifs) du transport ferroviaire compte tenu du fait qu'ils sont une forme de solution qui existe et qui est valable. La fausse logique d'un argument si boîteux, est évidente en ce sens qu'il excuse le quasi immobilisme décisionnel de la région (voyez les résultats de l'enquête menée auprès des conducteurs d'OC Transpo).

Tout compte fait, les hauts fonctionnaires de la région et de la C.C.N condamnent la région de la capitale nationale à un état de quasi-paralysie, compte tenu du volume actuel de circulation par habitant et de l'augmentation de la population qui sera, selon les prévisions, de 84% entre 1966 et 1991, comparativement à 74% pour Toronto (qui étend elle, son réseau de trains de banlieue). Ottawa-Hull doit maintenant prendre des décisions au sujet de la planification. L'allure physique de la région de la capitale nationale est en jeu.

La planification du transport pourrait influencer positivement l'habitation et les parcs industriels. Un grand nombre de sociétés cherchent de nouveaux sites pour leurs usines sur des terrains qui sont desservis par le chemin de fer, à cause du coût élevé du carburant. Elles cherchent à s'installer dans un milieu qui leur permettra d'offrir à leurs

employés des logements à meilleur compte, une circulation sans embouteillage à l'heure de pointe et une vie communautaire pleinement équilibrée. Les villes satellites de la région de la capitale nationale illustrent bien ce point. La tendance actuelle de situer la demeure et le travail dans la banlieue même appelle une réorientation de la planification et une utilisation plus souple des ressources de transport combiné, disponibles dans la région. On doit chercher à combiner les artères ferroviaires, actuellement sous-utilisées, avec un système d'autobus qui irait chercher les passagers dans les régions résidentielles moins denses.

La demande de transport régional croîtra en proportion géométrique avec la population, parce que chaque résident urbain crée un besoin pour environ 40 catégories de passages par année. On prévoit que, d'ici dix ans, les deux tiers du transport des travailleurs des régions métropolitaines se feront vers des destinations situées hors de la ville centrale.

Le transport des travailleurs entre les banlieues sera au moins deux fois plus important qu'en 1960 et comptera pour environ 53 pour cent de tout le transport de travailleurs (selon le rapport présenté par C. Robinson à la convention des ingénieurs et des technologues du transport tenue à Montréal en 1974).

Il semble donc que la C.C.N et la région ont fait preuve d'imprévoyance lorsqu'elles ont assimilé le district commercial central au principal marché du transport. En outre, on nous dit que la navette ferroviaire est désavantagée quant aux voyages au centre-ville d'Ottawa et à Tunney's Pasture". Pourquoi? Parce que ces mêmes hauts fonctionnaires du gouvernement ont éliminé l'emprise ferroviaire du centre-ville et installé la gare à Alta Vista, voilà pourquoi?

Laissent-ils entendre dans leur propre réplique que s'ils n'avaient pas été complices du déplacement de l'infrastructure ferroviaire hors du centre-ville, alors le service de navette ferroviaire dans la région leur serait de fait acceptable? Ils ont même l'audace d'attribuer "le manque de service direct au centre-ville d'Ottawa et de Hull" comme la raison majeure de leur rejet de notre proposition comme si eux-même n'étaient pas responsables de ce manque de service, et comme si les tendances de la circulation inter-banlieue ne devaient avoir aucune incidence sur notre proposition de servir les besoins présents et futurs de la région.

Selon le Canadian Institute of Guided Ground Transport de l'Université Queen le gouvernement fédéral s'oriente vers un programme de conservation de l'énergie plus coûteux et introduira vraisemblablement des lois décrétant l'électrification des lignes ferroviaires. Le président du Conseil des sciences du Canada a prédit que, d'ici les cinq prochaines années, l'essence sera rationnée en Ontario et que, d'ici un an, le prix du carburant passera à plus de un dollar le gallon.

On a limité la vitesse maximale sur les autoroutes ontariennes, alors que les trains régionaux peuvent, en toute légalité rouler à 70 mi/h. Avec l'augmentation du prix de l'essence, les banlieusards seront forcés d'acheter des autos plus petites, moins confortables, moins sûres, et beaucoup plus chères. La région a besoin, présentement, d'un moyen de transport assez peu coûteux, de grande capacité et n'exigeant pas beaucoup d'essence (voir les tableaux comparatifs sur l'énergie).

Notre proposition vise à encourager l'adoption d'une assiette d'imposition foncière plus juste et plus rentable que celle d'aujourd'hui qui sert à construire des routes, des autoroutes et des terrains de stationnement; toute une jungle d'asphalte nuisible et stérile. Nul doute que l'assiette de l'impôt de la région a été fortement grugée par l'incapacité des administrateurs d'intégrer la planification des transports urbains aux autres priorités de l'expansion, alors que l'on vit une période de restrictions budgétaires. D'une part, le propriétaire moyen de maisons de la région subira une augmentation de taxe de 25% pour cette seule année, et d'autre part, un organisme fédéral va limiter les augmentations de salaire.

La plus grosse partie de ce fardeau fiscal pour les banlieusards est directement imputable à l'échec de l'administration régionale d'empêcher la multiplication des routes asphaltées (p.e. le prolongement prévu de l'autoroute 416 qui passerait sur des propriétés privées pour donner l'impression d'une espèce de boulevard Décarie, style Ottawa. En plus de coûter des millions de dollars cette autoroute détruirait des terres arables de grande qualité et polluerait les rivières Jock et le

Rideau inférieur. Ainsi les taxes foncières seront de plus en plus lourdes pour les propriétaires de maisons privées.

Evidemment des évaluations de plus en plus élevées favorisent la hausse du marché foncier et causent en retour, une augmentation des taxes. La région offre un marché sûr aux vendeurs de maisons aidés un petit peu par nos "planificateurs" fossilisés chargés du transport urbain. Les propriétaires qui ne vendent pas leurs maisons doivent s'endetter davantage pour pouvoir payer les augmentations rapides de taxes, des hypothèques exorbitantes et des coûts de plus en plus élevés pour leurs autos, indispensable moyen de transport pour se rendre à son travail dans le cahot indescriptible des heures de pointe.

Par contre, si les autorités régionales décidaient de mettre en valeur des terres bon marché de l'état, à Carlsbad Springs, cela signifierait une diminution notable des taxes pour les banlieusards. La station ferroviaire d'Alta Vista pourrait être le centre d'un réseau ferroviaire très efficace. D'ailleurs Carlsbad est situé tout près de l'autoroute 417 et son sol n'est pas de première qualité. Mais les autorités régionales s'obstinent à n'exploiter que des terres coûteuses appartenant à des particuliers et situées dans Nepean, Barrhaven et l'Ouest d'Ottawa, puis elles feront construire un boulevard immense, un peu comme le boulevard Décarie, qui viendra prolonger l'autoroute 416. À les entendre on ne croirait jamais que restriction est le mot d'ordre au gouvernement... à moins, évidemment, qu'on propose la mise en circulation d'un train de banlieue à une fraction des coûts de croissance prévus pour la région.

C'est seulement après une certaine période d'essai qu'on pourra évaluer la clientèle éventuelle du train de banlieue. D'ailleurs la société Amtrac aux États-Unis a découvert que le public préférerait de loin le train à l'automobile lorsque le temps de déplacement en train était réduit aux deux tiers de celui qui prenait l'automobile. C'est ce qui s'est produit au Canada pour le système de transit GO. D'ailleurs il nous semble très étrange que la C.C.N et les autorités régionales ne rapportent que les changements qui se produisent en faveur des trains GO de préférence aux autobus et qu'elles oublient de mentionner le même phénomène au regard de l'automobile! Les autorités du transit GO ont annoncé qu'environ 75% des passagers empruntant la ligne Georgetown en 1974 possédaient des automobiles! Beaucoup d'usagers ont déménagé près des lignes de Lakeshore et Georgetown pour ne plus se servir de leurs autos. La ligne de Guelph a absorbé environ 80% des automobilistes empruntant l'autoroute, alors que 13% seulement de ces voyageurs utilisaient les transports en commun à partir de Guelph.

Nul doute que le service intégré train-autobus du transit GO s'est révélé être un succès un peu trop gênant, puisqu'on lui doit de grosses économies sur les dépenses prévues pour la construction d'autoroutes et de voies rapides en vue de décongestionner les routes du secteur. La réponse au système de transit GO a dépassé toutes les prévisions, et il a fallu conséquence accroître le réseau de télé-transp., et même acheter de nouveaux wagons et des locomotives.

La clientèle présente et future de ce système dépend davantage de la façon dont il sera intégré et agencé notamment en ce qui concerne les horaires et le service, que des tarifs actuels ... surtout durant les longs mois d'hiver.

L'électrification des lignes de chemin de fer nous permettrait non seulement de réduire les dépenses de carburant, mais aussi de réduire les temps de parcours et de mettre en circuit des convois plus longs.

Les conseils municipaux un peu partout au pays ont déjà procédé à l'installation de lignes de banlieue pour le transport intermodal, ou recommandent une telle mesure. Pourtant, aucune de ces régions urbaines n'arrive à faire concurrence aux chiffres prévus pour Ottawa en ce qui concerne l'accroissement de la population urbaine (voir le tableau). Notre proposition aurait de meilleures chances de débloquer les artères de la région que celles de la C.C.N et des autres administrations de la région qui ne visent qu'un but.

Leur mépris pour un système supplémentaire de transport intermodal est même en contradiction avec une récente déclaration de l'ex-président de la C.C.N, M.Douglas Fullerton, les mettant en garde contre "l'engouement" pour un seul mode de transport communautaire urbain (dans un article publié dans la Gazette de Montréal).

COÛT - EFFICACITÉ

La CCN et une administration régionale ont fait une estimation des coûts comparatifs de l'autobus et du train en se servant de critères d'analyse inadéquats ainsi que d'hypothèses douteuses au chapitre de la clientèle éventuelle. Par exemple, comment font-elles pour amortir le coût d'établissement de capital annuel régional en comparant des trains et des autobus alors que ces derniers sont moins durables? Nous ne le savons pas. Pourquoi leurs hypothèses ne s'appliquent-elles pas à tout le territoire de la Région de la Capitale Nationale? Comment peuvent-ils utiliser des variables aussi vagues et incomplètes que "trajet" afin de comparer des coûts d'opération unitaires qui soient significatifs? Comment le "coût par voyage" peut-il nous permettre de mieux comparer les coûts d'opération unitaires que ne le feraient les normes habituelles telles que "siège-mille", "passager-mille", et "passager-mille par gallon d'essence"?

La CCN et l'administration régionale voudraient nous faire croire que les coûts d'exploitation des unités de trains de banlieue seraient environ 16 fois plus élevés que ceux des autobus sur une base "coût par trajet", et plus de neuf fois plus élevés que l'autobus sur la base "coût moyen; passager-mille".

Un petit indice peut nous aider à mieux comprendre comment on a pu en arriver à des conclusions aussi extraordinaires et incongrues: prenez connaissance de cette déclaration irrationnelle et insensée, et je cite, "les taxes sur l'essence et les taxes routières devraient couvrir les coûts d'établissement et d'entretien des autoroutes"! Messieurs, en aucun endroit de notre grand pays, le prélèvement de telles taxes ne suffit à compenser le

déficit annuel de 1 milliard de dollars pour les dépenses relatives aux routes (dont on attribue 50% au transport des passagers). En fait, la moitié du déficit au chapitre de l'entretien et de la construction des routes et autoroutes est attribuable au transport des passagers et cela ne comprend même pas les coûts d'expropriation!); Ce montant représente 63% de tous les subsides nets payés aux modes de transport pour les passagers en 1974, selon la CTC et Statistique Canada.

Comme vous pouvez le voir, d'après nos propres tableaux d'analyses statistiques, les rapports relatifs coûts-opérations sont très différents de ceux qui ont été avancés dans les statistiques de la CCN et de l'administration régionale; de plus, la similitude est beaucoup plus grande entre les divers modes de transport. En fait, deux trains de banlieue électrifiés composés de trois wagons chacun s'avèrent supérieurs en termes de coûts équivalents à 30 autobus de 40 places chacun circulant dans des corridors express, en supposant un facteur de charge de passagers de 60% (voir les tableaux). Sur le plan des coûts de main-d'oeuvre, les exigences du service ferroviaire suivent une courbe décroissante, au fur et à mesure que la demande augmente, puisque les trains offrent l'avantage de pouvoir constituer de plus longs convois avec la même équipe de travailleurs, alors qu'un autre autobus ainsi qu'un conducteur supplémentaire deviennent nécessaires si le nombre des passagers dépasse 40.

La CCN et l'administration réfutent la proposition mais ne procèdent d'aucune façon à une analyse complète des coûts et bénéfices directs et indirects. On n'analyse pas les coûts d'exploitation directs en fonction des critères: siège-mille; passager-mille par gallon d'essence; ou dépenses de carburant par passager-mille. Aucune analyse ne porte sur

les bénéfices indirects tels que les paiements de taxes prélevées sur les propriétés et les primes d'assurance automobile; la conservation des zones agricoles, commerciales, résidentielles et des zones à vocation récréative; le contrôle de la pollution et les poisons écologiques; l'amélioration de la sécurité routière; une meilleure conservation de l'énergie; la diminution de l'intensité de la circulation aux heures de pointe; l'amélioration du confort lors des déplacements; une plus grande souplesse (au niveau de la composition des rames de chemin de fer); une plus grande accessibilité aux moyens de transport desservant la banlieue (grâce au système mieux équilibré); une fiabilité accrue des transports (étant donné les conditions de la météo dans la région); et une intensité accrue (selon la conclusion à laquelle en est arrivé le ministère des Transports il faudrait avoir des routes à deux voies exclusivement réservées aux autobus sur lesquelles circuleraient 300 autobus partant dans toutes les directions à toutes les heures afin d'égaliser le rendement de deux voies ferrées parallèles.)

Messieurs, le transport est un droit du public, un service public, ce n'est pas un privilège ou un luxe commercial.

Selon le directeur du service aux passagers des chemins de fer nationaux du Canada, la mauvaise gestion des investissements dans le domaine du transport, en plus d'être socialement inefficace, absorbe, directement ou indirectement, de 15 à 20% du produit national brut. Les usagers locaux des transports en commun, ainsi que tous les Canadiens qui sont fiers de l'aménagement de la région de la Capitale nationale, ressentent de la gêne à voir la région faire fi du problème du transport en commun. Or, un transport adéquat ne constitue-t-il pas une condition essentielle à l'épanouissement de la vie urbaine, particulièrement dans une ville qui est le centre admi-

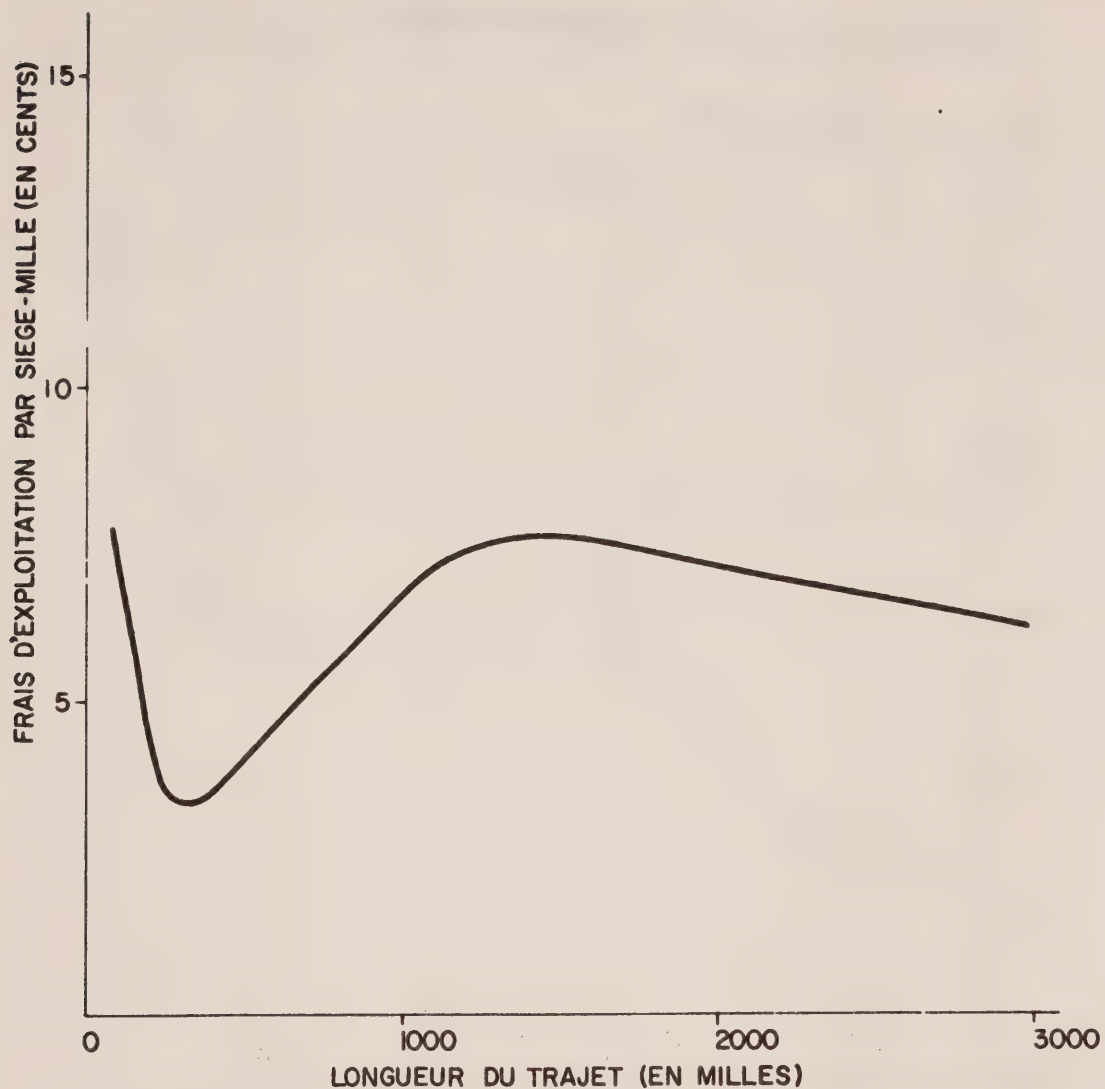
nistratif et politique du pays. Il suffirait de moderniser les plates formes des voies ferrovières sous-utilisées qui sillonnent la région, en installant des gares aux endroits indiqués, pour que le transport ferroviaire fonctionne durant six mois, avec des locomotives de rechange pour l'hiver et des voitures ouvertes aux deux extrémités fournies par l'Algoma Central Railway. Aucune acquisition additionnelle de terrain en serait immédiatement nécessaire.

Messieurs, il y a certainement des intérêts engagés dans la planification du transport. Des personnes ayant des intérêts dans la vente immobilière exercent certainement une influence considérable sur le processus de planification. Vous pouvez cependant être certains que ces intérêts n'assumeront pas les frais de mesures propres à prévenir la paralysie certaine de la circulation dans notre région, si notre proposition est rejetée.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

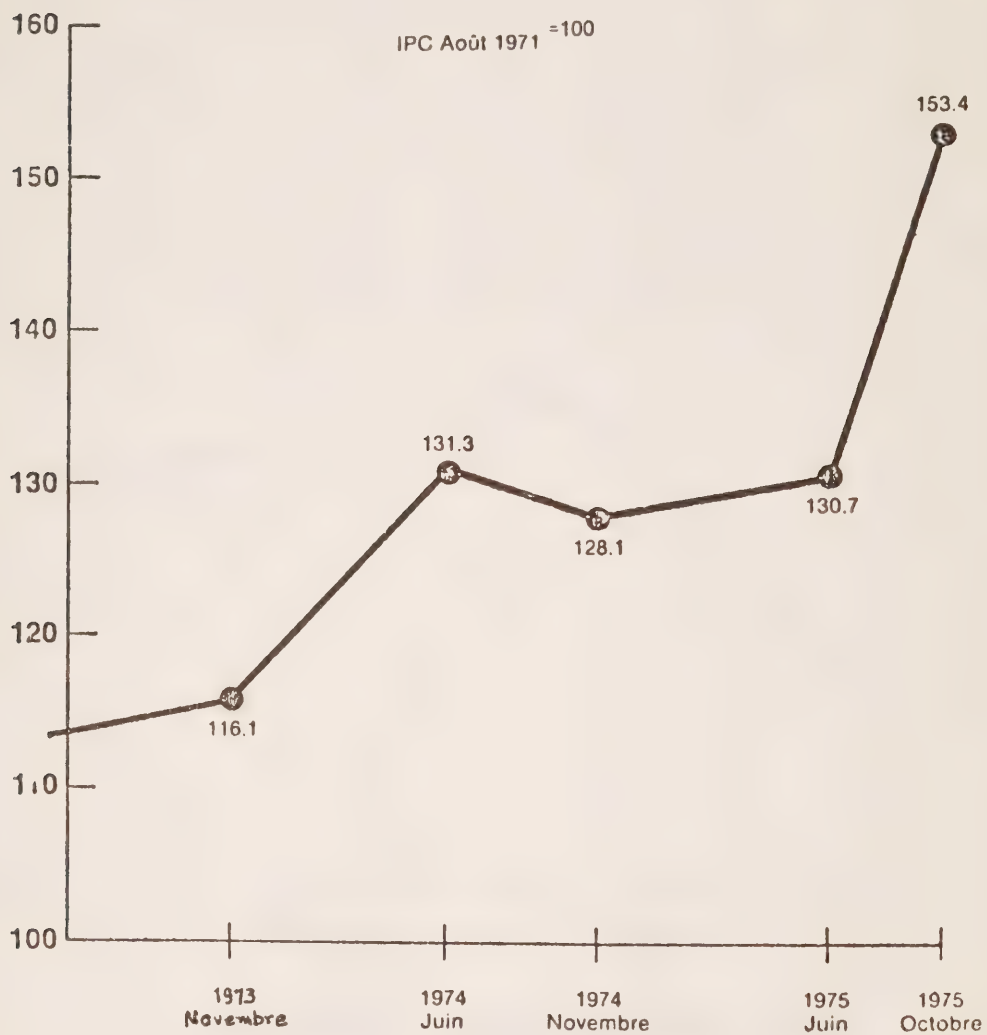
PRÉVISIONS DÉMOGRAPHIQUES

Région métropolitaine	Année 1986	Prévision		Importance de l'accroissement au cours de 25 ans
		1981	1991	
		en milliers		(%)
→ Montreal	2,437	3,169 - 3,563	3,774 - 4,591	54 - 88
Toronto	2,158	2,709 - 3,017	3,152 - 3,772	46 - 74
Ottawa	495	636 - 713	754 - 911	52 - 84 ←
Hamilton	440	302 - 362	348 - 662	24 - 50
Quebec	413	424 - 475	431 - 521	4 - 26
Windsor	210	236 - 264	254 - 306	20 - 45
London	200	251 - 281	292 - 333	46 - 76
Kitchener	190	203 - 299	216 - 261	13 - 37
St. Catharines-Niagara	168	168 - 188	167 - 202	0 - 20
Oshawa	102	112 - 127	120 - 146	17 - 43
Trois-Rivières	94	103 - 115	109 - 132	15 - 40
Sherbrooke	79	89 - 100	97 - 117	22 - 48
Kingston	70	80 - 89	86 - 105	22 - 50
TOTAL	7,056	8,684 - 9,723	10,000 - 12,079	41 - 71 ←



FRAIS D'EXPLOITATION PAR SIEGE-MILLE

Source: Ministère des Transports

Essence, indice des prix à la consommation, certains mois, 1973-75

BESOINS EN TERRAINS

<u>MODE</u>	<u>ACRES PAR MILLE</u>
Voies Ferrées Parallèles	12
Autoroute à quatre Voies	20

* Signifie que le transport par train économise 800 acres par 100 milles.

(Pollution totale par siège-mille par mode de transport)

MODE	OXYDE DE CARBONE	HYDROCARBURES	OXYDES D'AZOTE
Automobile**	120	12	4
Avion	105	5	-
Autocar	3	2	2
Train	1	1	1

On estime que l'ADAC est légèrement plus polluant que l'avion classique du fait de sa consommation plus élevée par siège-mille et de l'emplacement des aéroports (centre-ville).

Sources: 1) Transportation Facts and Trends, Ninth Edition, 1972,

Transportation Association of America.

2) Emissions from Combustion Engines and Their Control.

D.J. Paterson and N.A. Nenein,

Ann Arbor Science Publishers, 1972.

* Les centrales thermiques utilisant du combustible fossile contribuent à la pollution atmosphérique. Néanmoins, seule une petite quantité d'électricité est produite de cette manière. En outre, du fait de la localisation de ces centrales thermiques, il est aisé de prendre des mesures pour lutter contre la pollution.

** L'automobile est la seule à contribuer de façon importante à l'émission de polluants contenant du plomb.

SÉCURITÉ

Comme le démontre le tableau ci-dessous, fondé sur les prévisions américaines et dont l'échelle de mesure est le nombre de passagers par mille parcouru, la voiture privée est de loin le plus dangereux moyen de transport. Les véhicules publics présentent une fiche à peu près identique si on les compare à la voiture. Le train obtient les meilleurs résultats, tandis que l'autobus se classe un peu mieux que l'avion en ce qui a trait aux accidents mortels, mais moins bien pour ce qui est des blessures de tout genre.

TAUX D'ACCIDENTS PRÉVUE POUR 1975

Moyen de transport	Taux par 100 millions / 1975	
	Passagers/mille	accidents mortels - blessures
Voiture	2.40	85.4
Autobus	0.24	6.6
Avions classiques	0.30	2.4
ADAC	0.60	4.9
Train (tous)	0.10	0.9
Aérotrains	0.08	0.4

Source: Étude sur le transport interurbain

Commission canadienne des transports, 1970

LES TENDANCES ÉNERGÉTIQUES ET LEURS EFFETS SUR
LES MODES DE TRANSPORT

Par

Richard A. Rice

Professeur d'ingénierie des transports

Université Carnegie-Mellon

Présenté le 16 avril 1974 à la
Conférence sur la Recherche et
l'Innovation dans le domaine des
transports au sol guidés à l'Université Queens.

Comparaison des coûts entre un hélicoptère
de \$2,400.000 de deux trains à couloirs in-
ternes à trois voitures de \$1,200.000 et de
30 autobus de lignes expresses de \$80,000

(1970)	Hélicoptère S-65	Deux trains électriques JR-3 (3voitures)	Trente autobus à 40 passagers
Nombre de sièges	60s	720s	1200s
Capacité 60% passagers	36p	432p	720p
mph conception écono- mique Cheval-vapeur (Max.)	150mph 000hp	125mph 4800hp	70mph 6750hp
Cheval-vapeur (Croisière)	5000hp	4000hp	3750hp##
Livres d'essence par heu- re Gallons par heure	3000 300g	1600 267g	1700 282g
(Nombre de voyages/jour)	(6)	(4)	(2)
Temps écoulé entre N.Y. et Washington	1:15	2:00*	4:00
Gals. d'essence consommés	625g	533g	1125g
Gals. d'essence par mille (Millage parcouru)	2.90 (215)	2.36* (225)	5.0 (225)
Poids, construction, capacité	30t	400t	450t
Tonne-milles/gal. brut	10.3	170	90
L/D proportion économique	4.1	68	36
Passagers-milles/gal.	12.4	<u>183*</u>	<u>144</u>
Essence Consommée/mille (20¢)	\$0.58	<u>\$0.47</u>	<u>\$1.00</u>
Facteur de coût (10x essence pour les avions; 20x pour les autobus, les trains)	\$5.80	\$9.40	\$20.00
<u>Frais d'exploitation/siège- mille **</u>	<u>9.7¢</u>	<u>1.3¢</u>	<u>1.7¢</u>
Frais d'exploitation -Mille **	.16¢	2.2¢	2.8¢
Siège-Milles par jour#	81,000	<u>650,000</u>	<u>540,000</u>
Facteur de productivité	81	650	540

*Si le train voyage à une vitesse de 80mph, avec seulement 2000 chevaux-vapeur commerciaux, il utiliserait 800 lbs/heure -- si on prend 3 heures, il consommerait alors (400 gallons) 1.77 gallons par mille ou 244-MP/g. Toutefois, les coûts pour les passagers seraient à peu près les mêmes.

L'équivalent des voyages quotidiens x places x 225 milles

** Les dépenses totales d'exploitation avant déduction des intérêts, des taxes, etc

Ces données sont pour 30 autobus

Note: Contrairement à la comparaison précédente à la p. 21, cette utilisation plus poussée indique que ce sont les trains plutôt que les autobus qui devraient faire l'objet d'investissements égaux.

Le tableau suivant résume certains rendements énergétiques et économiques de la plupart des plus intéressants et pertinents modèles de véhicules en usage aujourd'hui. Quelque soit la conception précise qui soit mentionnée, cette analyse révèle assez facilement que chacun des modes des transports a son propre niveau bien défini de coûts en énergie. Ce niveau de coûts se situe dans le cadre d'une gamme étroite de capacités énergétiques qui sera très difficile de modifier dans un avenir assez rapproché. Le coefficient général des passagers des différents modes peut être résumé dans la liste suivante des milles-passagers par gallons américains d'essence qui peuvent être consommés:*

Milles-passagers par gallon et kilomètres-passagers par litreL'efficacité énergétique des systèmes principaux

Système	<u>PM/g</u>	<u>Pkm/l</u>		<u>PM/G</u>	<u>Pkm/l</u>
Avions TSS	8-12	3-5	Grosses voitures	15-30	6-12
Avion à réaction normal	16-23	7-10	Tramway urbain	40-60	17-25
Avion à réaction "airbus"	22-30	9-13	Métro souterrain	30-60	12-25
Hélicoptères	7-11	3-5	P.R.T. ou VAC	10-20	4-8
Autres V/ADAC	10-15	4-6	<u>Trains Comm.</u>	<u>50-100</u>	20-40
VCAR Exper	15-20	6-9	Trains de jour	80-120	35-50
Véhicule à sustentation magnétique					
(Vsusmeg)	15-25	6-11	Trains de nuit	30-60	12-25
<u>Autobus urbains</u>	<u>50-100</u>	20-40	Trains N.V.	60-100	25-45
Autobus de croisière	100-150	40-60	Embarquations fleu- viales	80-150	35-65
Petites voitures	20-40	9-17	Train-auto de nuit	20-40	9-17
Voitures de ville	10-20	4-8	Train-auto de jour	50-100	20-40

C'est plus ou moins vrai que le transport en commun urbain est environ 2 fois aussi efficace que les voitures ou les avions en général, et de trois à quatre fois aussi efficace que la plupart des voitures de ville. Les trains de jour et les autobus de tourisme sont les modes de transport les plus efficaces, ils peuvent aller jusqu'à 150MP/g; ils sont habituellement jusqu'à 4 fois aussi efficaces que la plupart des voitures et des "airbus" qui peuvent aller jusqu'à 30 PM/g. Si l'on tient compte des déplacements au sol nécessaires pour se rendre aux aéroports ou pour les quitter, les voyages en voiture sont généralement plus avantageux que la plupart des voyages en avion.

* ou par 136,000 BTU de puissance principale, ou par 10 kilowatts heure au cable du tramway ou à la troisième rame. (Multiplier MP/g par 0.425 afin d'obtenir KMP/litre).

Coût d'exploration/siège-rille

Productivité, utilisation et dépenses d'exploitation comparatives des moyens de transport - passagers, taux, calc. sur la base des coûts de 1970

	Transport aériens				Autobus		↓ Direct Général Moyen	Train de passagers			Paquebot rapide
								JR. J Zephyr			
	B-707	747	ESF	30'	40'	Transit		Jan	1936		
Unité - horaire	(2)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	0	1	3	3	-
Cap en \$000	6,000	21,000	50,000	50	75	50	1,000	400	1,200	400	60,000
Chevaux-vapeur (000)	27.0	60.0	300	0.12	0.15	0.15	2.00	1.00	2.40	0.50	120
CVW(tonnes)	150	340	375	15	20	15	400	04	130	110	60,000
1 an DOC-\$000	2,400	8,400	20,000	200	30	20	400	160	400	160	24,000
1hre. DOC (8hres)	800	2,800	6,700	6.7		6.7	133	53	160	53	6,000
DOC horaire (11hres)	600	2,100	5,000	5.0	7.5	5.0	100	40	120	40	5,000
DOC horaire (16Hres)	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	4,000
Bloc écon. mph	500	550	1,500	50	60	20	60	75	107	65	30
CPM écon.	4.0	10.0	15	.16	.20	.50	2.5	1.25	1.50	0.8	240
Energie horaire(Gall)	2,000	5,500	22,500	8	12	60	150	94	161	52	7,200
T.C.A. de 5 heures	--	--	--	12.6	12.6	11.1	13.4		--	15.9	--
T.C.A. de 8 heures	4.0	5.1	3.0	0.3	0.4	0.3	9.0	5.7	10.0	10.0	11.1
T.C.A. de 11heures	3.0	3.8	2.5	6.3	6.3	--	6.7	4.3	7.5	7.5	8.3
T.C.A. de 16 heures	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	9.5
DOC de 8hres/mille	1.60	5.10	4.50	.14	.17	.25	2.25	0.71	1.50	1.02	1,200
nombre de sièges	140	350	250	37	43	50	360	60	360	140	2,000
DOC/SM purement éco.	1.14	1.41	1.80	0.30	0.30	0.50	0.63	1.20	0.30	0.42	5.0
H.S.J. cible	0.0	11.0	11.0	5.5	5.5	5.5	8.0	0.0	8.0	0.0	16.0
T.C.A. cible	4.0	3.8	25	12.6	12.6	11.1	9.0	5.7	10.0	10.0	5.5
DOC/mile cible	1.60	3.60	3.75	0.21	0.25	0.33	2.25	0.72	1.50	0.80	2,200.0
MST.C.E.T./mille	4.00	2.50	2.40	0.53	0.63	0.83	5.62	1.70	3.75	2.00	2120
Résultat C.E.T./sm	2.87	2.65	3.75	1.42	1.43	1.53	1.57	2.50	0.75	1.04	9.40
Taux de base	5.74	5.30	7.50	2.04	2.06	3.06	1.14	5.96	1.50	2.03	12,000
Taux arbitraire	6.00	5.00	8.00	3.00	3.00	4.00	4.00	7.00	2.50	3.50	10,000

* Pour un facteur de charge de 80% et y compris les subventions gouvernementales

T.C.A. taux du coût d'accroissement par équivalent de gallon-énergie H.S.J. heures de service journalier G.E.T. coût d'établissement DU TAUX Y COMPRIS UNE MERGE

Comparaison de plusieurs variantes de modes de transport-passagers
Pour démontrer l'énergie, le poids et la puissance php nécessaires
pour déplacer de 300 à 400 sièges (150-250p.) dans un corridor de service

(BASE DE COUT DE 1965)

Unités de moyens de transport pour 300-400 sièges.	Dép. d'expl. par mle	nombre de sièges	Combusti- ble / mille	poids max. de l'app. MOYEN	M.P.N. de bloc	H.P. total de croisière
Sept hélicoptères de 50 sièges	\$28.00	350	21.0	150t	150	42,000
Quatre hélicoptères de 90 sièges	28.00	360	18.0	160t	150	34,000
Trois aérorégisseurs de 120 sièges	28.00	360	18.0	150t	75	13,000
deux Concorde SST de 130 sièges	9.60	260	14.0	230t	1000	240,000
Un Boeïng SST de 250 sièges	9.00	250	15.0	375t	1500	300,000
Un Jumbo B-747 de 360 sièges	6.20	320	8.0	30t	500	60,000
Quatre VTCL à ailes pliables de 80 sièges	13.20	320	12.0	180t	300	48,000
Trois réactés B-720 de 120 sièges	9.60	360	12.0	300t	400	60,000
Trois hovertrains de 120 sièges	9.00	360	9.0	150t	200	28,000
Cent automobiles (3 pass.)	***	400	6.0	200t	60	5,000
Neufs autobus normaux de 40 sièges	4.50	360	2.5	125t	60	1,250
Six gros autobus (100mph) de 60 sièges	4.00	360	2.0	120t	80	1,500
Cinq wagon de train diesel normaux	4.00	350	2.0	450t	70	2,400
Deux wagons de train commé à 2 niveaux	3.20	360	2.0	240t	40	1,200
Trois wagons de train JR-3 à 2 niveaux	3.60	360	1.5	200t	120	2,400
Six wagons de train de métro	7.50	366	5.0	480t	90	6,000

* Les besoins de H.P. de départ grut peuvent être supérieurs.

Ledit "Maglev" véhicule à sustentation magnétique
... a 12¢ par VM environ 12.00 mais la base n'est pas
comparable
Dep. d'expl. directes et indirectes à l'exclusion toutefois
des taxes, des profits des assurances et de l'intérêt.

QUESTIONNAIRE

Le présent questionnaire vise à recueillir les opinions des conducteurs d'autobus d'OC Transpo au sujet de la circulation de son intensité et des états des routes. On demande aux conducteurs d'autobus d'OC Transpo au sujet de la circulation de son intensité et des états des routes. On demande aux conducteurs de classer les itinéraires choisis conformément aux catégories suivantes:

NIVEAU DE QUALITÉ A (Circulation libre, vitesses élevées et faibles densités; les vitesses de croisière sont en fonction des désirs des conducteurs, des limites de vitesse et de l'état de la route)

NIVEAU DE QUALITÉ B (Circulation constante; restriction minimal des vitesses de croisière en raison des conditions de la circulation. Les conducteurs sont encore raisonnablement libres de choisir leur vitesse et leur voie; les réductions de vitesse ne sont pas souvent nécessaires.)

NIVEAU DE QUALITÉ C (Circulation constante; vitesses de 40 à 50 milles à l'heure à l'occasion seulement; les conducteurs ne sont pas libres de choisir leur vitesse de croisière de changer de voie ou de dépasser. Mais ils peuvent obtenir des vitesses de croisière relativement satisfaisantes.)

NIVEAU DE QUALITÉ D (Circulation constante; vitesses de 40 à 50 milles à l'heure à l'occasion seulement; les conducteurs ne sont pas libres de choisir leur vitesse de croisière de changer de voie ou de dépasser. Mais ils peuvent obtenir des vitesses de croisière relativement satisfaisantes).

NIVEAU DE QUALITE D (Circulation instable; les vitesses de croisière sont tolérables mais elles sont considérablement altérées par les changements des conditions de conduite. Les conducteurs ont peu de liberté de manoeuvre et le confort est faible, mais les conditions peuvent être tolérées pendant de courtes périodes.)

NIVEAU DE QUALITÉ E (Circulation instable, nombreux arrêts momentanés, et vitesses généralement inférieures à trente (30) milles à l'heure).

ITINÉRAIRE (Régulier et rapide) CHOISISSEZ LE NIVEAU DE QUALITÉ A,B,C,
D ou E

Pour les heures de pointe (7-10, 16-18)

GLENCAIRN

PONT CHAMPLAIN

KANATA

BELLS CORNERS

BAR HAVEN

MANORDALE-WOODVALE

PIECE 12COÛTS (million de dollars)

	AMÉLIORATION (1) MINIMALES COEFFICIENT DE REMPLISSAGE MAXIMAL ACTUEL	REMISE EN ÉTAT TOTALE DES VOIES - COEFFICIENT DE REMPLISSAGE 1988
<u>COÛT EN CAPITAL</u>		
VOIES	1.9	2.6
SIGNAUX	1.3	1.3
GARES	2.8	2.8
DÉPÔTS ET ENTRETIEN	0.5	0.8
COÛTS DE STATIONNEMENT	0.1	0.5
MATÉRIEL ROULANT	<u>6.0</u>	<u>12.0</u>
TOTAL	12.6	20.0
FRAIS ANNUELS D'EXPLOITATION		
TOTAL ÉQUIVALENT	1.1	2.2
FRAIS ANNUELS	2.3	4.2
COÛT MOYEN DU TRAJET PAR TRAIN (2)	\$7.30	\$5.6
COÛT MOYEN DU TRAJET PAR AUTOBUS (3)	0.46	0.46
COÛT MOYEN PAR PASSAGER-MILLES PAR TRAIN	93.6¢	.67¢
COÛT MOYEN PAR PASSAGER-MILLES PAR AUTOBUS (3)	9.9¢	9.9¢

NOTES :

1. Le Canadien Pacific est d'avis qu'on ne devrait exploiter aucun service de navette ferroviaire à moins que les signaux et les voies aient été entièrement remis en état dans la partie nord de Confederation Heights.
2. Si l'on se sert du coût en capital et du coût d'exploitation fournis par le C.P. (\$750,000 par voiture et \$200,000 par année-voiture), il est évident qu'après avoir exclu le coût de toutes les remises en état des voies et en supposant une utilisation maximale pendant les heures de pointe, le coût minimal par trajet sera de \$3.90.
3. Comprend les taxes routières et de qui devraient suffire à couvrir les frais d'investissement et les frais d'entretien des grandes routes, etc.

LES CITOYENS DE NEPEAN-AYLMER CONTESTENT LES DONNÉES CI-DESSUS,
SURTOUT LES CALCULS DE COÛTS DES AUTOBUS.

PIÈCE 2 - VITESSES ACTUELLES ET PROPRIÉTÉ DE VOIES FERRÉES



APPENDICE «NCR-42»

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ MIXTE SUR LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

PAR
L'ASSOCIATION DES RÉSIDENTS DE CARLSBAD SPRINGS

La collectivité de Carlsbad Springs, désignée officiellement dans le plan régional comme un hameau, est située à environ 12 milles au Sud-Est d'Ottawa. Cette collectivité est rurale depuis plus d'un siècle et bien que jadis les sources minérales de la région aient contribué à sa renommée et aient constitué sa principale activité, l'ensemble de la population est aujourd'hui dispersée le long des routes rurales. Bon nombre de familles occupent des terres défrichées par leurs ancêtres au XIX^e siècle. Les autres sont des nouveaux venus qui ont été attirés dans la région, surtout durant les dix ou quinze dernières années, par la disponibilité des lots pour la construction et surtout par la nature rurale de la région sise à une distance raisonnable d'Ottawa.

La publication par le Township de Gloucester du projet préliminaire pour la région rurale, et le début des travaux de construction de l'autoroute 417 nous ont incités à former notre association. Nous étions d'avis que l'Association aurait un rôle utile surtout en rassemblant et distribuant des renseignements dans les deux sens. C'est-à-dire, mettre les résidents au courant des projets qui les touchent et renseigner les personnes ou organismes responsables dont les décisions pourraient avoir des répercussions sur la collectivité, des problèmes et des difficultés dont ils n'auraient pas connaissance autrement. Par ce rôle, fondé sur le dialogue et la collaboration plutôt que sur la confrontation, nous cherchons à créer une collectivité mieux renseignée et rendre service aux administrations locales.

Il n'est pas exagéré d'affirmer qu'il a été frustrant de communiquer avec les organismes gouvernementaux ou avec l'ensemble de la collectivité en concurrence avec les organismes gouvernementaux. Partiellement pour appuyer l'affirmation qui précède, partiellement pour justifier les opinions exprimées

dans le mémoire et partiellement pour fournir des précisions sur les divers problèmes existants dans la collectivité, nous avons joint à ce mémoire des exemplaires de nos mémoires à l'administration régionale et à la Commission de réforme du droit, notre réponse à un article de Douglas Fullerton intitulé "Taxpayer's Loss" et notre correspondance avec l'Institut canadien des évaluateurs. Le matériel ayant trait à notre réplique à M. Fullerton comprend la réponse intégrale que nous désirions voir publiée dans le Citizen d'Ottawa, le résumé rédigé pour satisfaire aux exigences de l'éditeur, et ce qui a finalement été publié. En parcourant ces documents, vous constaterez que les citoyens ont des sentiments de frustration et de colère, et qu'ils ont l'impression d'avoir été abandonnés par les organismes gouvernementaux et les députés élus, et soyez assurés que leur déception profonde est encore plus grande que celle reflétée sur ces imprimés.

Néanmoins, malgré nos expériences, et vu que cela fait partie du rôle de notre Association, nous sommes heureux d'avoir l'occasion d'exprimer notre opinion dans l'espoir qu'elle contribuera à l'amélioration de l'administration de la région et à la diminution des souffrances causées à des personnes innocentes par l'impitoyable appareil bureaucratique.

En tant que citoyens d'une localité supergouvernée en raison des circonstances qui ont prévalu depuis un certain nombre d'années, nous croyons que la création d'un organisme gouvernemental chargé de la coordination de la planification régionale de part et d'autre de l'Outaouais et chargé de répondre aux besoins locaux serait judicieuse et logique. Pour qu'un tel organisme puisse sembler efficace aux yeux des citoyens au lieu d'ajouter simplement à la prolifération des gouvernements, il devra, dans une certaine mesure, gagner et, partant, commander

le respect. Nous estimons qu'il est essentiel qu'un tel organisme possède au moins les caractéristiques que voici :

- être accessible;
- faire preuve d'un esprit de collaboration plutôt que de confrontation; et,
- posséder, à un degré respectable, les qualités qu'on attend de toute personne réfléchie oeuvrant au sein de la collectivité, c'est-à-dire la compassion, l'honnêteté et le respect d'autrui.

Nous sommes forcés de conclure qu'en créant la Commission de la Capitale nationale pour en faire un organisme de coordination d'ensemble au sein de la Région de la capitale nationale, ou bien la mandat ne prévoyait pas ces caractéristiques, ou bien elles ont été abandonnées avec les années. Plus particulièrement, en ce qui a trait à la participation de la CCN au projet d'aménagement de la "ville" du sud-est nous en arrivons difficilement à croire qu'un organisme pouvant traiter avec les résidents de la localité de Carlsbad Springs avec un tel manque de sensibilité et d'imagination soit en mesure de faire oeuvre utile pour la population future comme on le prétend actuellement.

Nos opinions concernant la Commission de la Capitale nationale se fondent sur l'expérience que nous avons acquise dans deux champs d'activité influençant la collectivité dont nous faisons partie :

- les expropriations actuelles dans le secteur de Carlsbad Springs, qui visent l'acquisition d'une partie de la banque de terres qui servira à développer le secteur sud-est de la ville;
- l'exclusion des résidents du mécanisme de planification du secteur sud-est de la ville.

Expropriation

Parmi les documents de base traitant du problème de l'expropriation, qui ont servi à la préparation de ce mémoire, se trouve un extrait du mémoire ci-joint de la Commission de réforme du droit. A la fin des années 60 et au début des années 70, les effets négatifs de la construction de l'autoroute 417 sur le secteur rural de Carlsbad Springs ont été en partie compensés par une augmentation de la valeur des terres découlant d'une plus grande accessibilité du centre d'Ottawa. Cette accessibilité a stimulé la demande de terres dans ce secteur et plusieurs propriétés ont été mises en vente.

Au milieu de 1972, on a demandé à trois entreprises immobilières de rassembler certaines terres, avec le consentement des vendeurs et des acheteurs, pour un client et des fins alors inconnus. Au début de 1973, la région où se trouvaient ces terres a été arbitrairement définie par le réseau routier actuel et l'on a annoncé publiquement la création, par la Société de logement de l'Ontario, la Société centrale d'hypothèques et de logement et la Commission de la Capitale nationale, d'une banque de terres de 5,000 acres pour le développement d'une ville satellite. Les achats se sont poursuivis officieusement avec le "consentement" des parties intéressées bien que l'on ait rapporté le recours à des menaces verbales d'expropriation de la part des acheteurs. Les chiffres portant sur la vente de 54 propriétés enregistrée en 1973 et 1974, indiquent que les terres se sont vendues, en moyenne, \$1,525 l'acre, pour une superficie moyenne de 73 acres. Les prix variaient de \$700 à \$2,085 l'acre au cours de cette période et des comparaisons avec l'augmentation de la valeur des propriétés immobilières dans la région d'Ottawa, pendant la même période, indiquent qu'il n'y a pas eu d'activités importantes de spéculation. En juillet 1974, la CCN a fait part de son intention d'exproprier une superficie

additionnelle de 4,000 acres adjacent à la banque de terres initiale dans le but, non dissimulé, de contribuer une ceinture verte.

Etant donné que certains se sont opposés à l'expropriation, on a tenu, à la base militaire de Gloucester, une audience précédant ces expropriations et, finalement, au cours de la période prescrite en octobre 1974, les parties expropriées ont reçu des offres établies à partir de l'évaluation des propriétés par des évaluateurs "indépendants" de la CCN.

Les offres présentées ont généralement provoqué stupeur et désillusion, particulièrement lorsqu'on comparaît le processus d'expropriation à la méthode "volontaire", et puisque quelques semaines auparavant, lors d'une réunion de l'Association, un représentant de la CCN avait assuré les personnes concernées d'un marché "équitable". A nouveau, les réunions eurent lieu, et les requêtes furent présentées, mais l'honorable John Turner, alors député de la région, fut incapable de résoudre nos problèmes, et la réponse de la CCN nous a semblé, même en étant indulgent, négative et inacceptable. La principale récompense de nos efforts a été l'affirmation convaincue que la présente Loi sur l'expropriation était bonne minutieusement rédigée pour protéger les personnes contre le système, et que par conséquent, nous devrions tirer avantage de ses dispositions.

Ce fut un triste choix que de recourir à l'expropriation pour acquérir une partie de la banque territoriale, non seulement à cause de l'amertume, de la rancœur et des souffrances que cette mesure a suscitée chez la collectivité, mais aussi parce qu'on a ainsi laissé filer l'occasion d'établir des principes en vue de l'acquisition future de terres qui ne sont pas directement nécessaires à l'ensemble de la collectivité (au sens national du mot). En ce qui concerne les récentes tendances de l'opinion publique en particulier d'une part on considère

la terre comme une "matière première" dont la propriété devrait être privée, et d'autre part, comme une ressource qui devrait être publique - le pays devrait opter pour la propriété publique. Considérant que le fait de saisir des propriétés continuera d'être inacceptable, le brutal processus d'expropriation, malgré les modifications apportées à la loi jusqu'à maintenant pour tenter de le rendre plus humain, sera sûrement rejeté une fois qu'il aura fait suffisamment de victimes. Mais au départ, les victimes ont-elles besoin d'invoquer le bon sens? Les partisans de la redistribution et du partage n'ont-ils pas le courage d'offrir une compensation? Il semble que dans le processus d'acquisition actuel, on ait eu recours à l'expropriation brutale et arbitraire parce que les prix qu'offrait la Société de logement de l'Ontario étaient supérieurs à ceux qu'un comité avait fixé auparavant et qui devaient constituer la valeur marchande. Une telle méthode ne reflète pas vraiment une administration réfléchie.

L'expropriation était-elle nécessaire? Si on avait consenti à recourir à la méthode "volontaire" dans tous les cas, on aurait pu en arriver à des solutions nouvelles quant à l'établissement des valeurs marchandes dans une région où les propriétés changent rarement de main. D'après l'échantillonnage des valeurs, on aurait pu choisir une valeur au sommet de la liste comme valeur marchande moyenne équitable. On aurait pu comparer cette valeur à celle d'une maison moyenne de plusieurs quartiers de la ville, pour établir une échelle comparative. Il n'est pas réaliste de croire qu'une personne qui ne veut pas vendre puisse résister indéfiniment. Il doit constamment tenir compte de la probabilité que les fonds s'épuisent et de la perspective d'un fardeau fiscal accru, plus particulièrement avec l'introduction de l'évaluation de la vraie

valeur du marché et l'entrée en vigueur d'un grand nombre de contrôles contre l'utilisation non agricole des terres.

On aurait pu songer à d'autres méthodes d'approche. Par exemple, les terrains requis pour l'aéroport de Dallas (Texas) ont été achetés de gré à gré et seulement un petit nombre d'entêtés ont été expropriés - mais pas à la moitié du prix pour baisser le coût moyen.

Quelle que soit la méthode utilisée, pour qu'elle soit généralement acceptée dans la collectivité, elle doit au moins sembler juste. Les méthodes actuelles d'expropriation de la CCN ne répondent pas à ce critère fondamental sous plusieurs aspects.

En faisant intervenir l'expropriation à un stade particulier de l'acquisition, les citoyens de la collectivité étaient effectivement divisés en deux groupes - ceux qui étaient traités d'une façon par la SLO, et ceux qui étaient traités d'une autre façon par la CCN. La différence la plus cruelle se retrouve sur le plan de la conservation des maisons. Dans la cadre des achats de la SLO, de nombreuses maisons ont été séparées des fermes avant que la terre soit achetée. En vertu du système d'expropriation de la CCN, les fermes ont été expropriées d'abord sans qu'aucune valeur ne soit accordée aux bâtiments, et les particuliers qui désiraient conserver leur maison ont été dans l'obligation de louer ou de racheter leur maison ou la terre sur laquelle la maison était située, suivant la façon dont on comprend le raisonnement des bureaucrates. Les maisons situées sur des terrains amputés n'ont pas été expropriées dans la région. L'ironie de la situation est que les résidents qui ne sont établis dans la région que depuis peu de temps ne sont généralement pas touchés par l'expropriation tandis que certains des plus anciens résidents, ceux qui méritent la plus grande considération et pour qui le déménagement est pratiquement un traumatisme, extrêmement touchés par la même expropriation.

L'autre importante question commune avait trait à la valeur de marché des propriétés. L'attitude de la SLO, de loin plus humaine, a été fréquemment critiquée par les organes d'information depuis un an environ, car on a dit qu'elle avait payé trop cher les terrains. L'une des méthodes les plus en vogue consiste à établir une comparaison entre le prix le plus bas et le plus haut payés, sans tenir compte des circonstances, et de faire équivaloir l'écart des valeurs au niveau de spéculation prétendu. On ne peut guère louer la perspicacité de ces personnes qui n'ont pas reconnu qu'un écart entre les valeurs est valide en raison de l'inflation et des différences dans la qualité des propriétés, ou qui ne se sont pas rendus compte d'une solution plus juste pour réduire l'écart entre les valeurs d'achats ne consiste peut-être pas à avoir payé moins à ceux qui ont reçu davantage, mais à avoir payé plus à ceux qui ont reçu moins.

Les évaluations de propriétés qui ont été fournies par les évaluateurs de la CCN, étaient considérablement inférieures aux derniers achats de la SLO et aux valeurs établies par les évaluateurs engagés par des particuliers expropriés, et cela a causé une grande disaffection. Un organisme conscient de ses responsabilités aurait tenté de combler cette différence ou même aurait évité de la créer en formant un comité d'évaluateurs, dont deux membres auraient été choisis par la CCN et deux autres par la collectivité; ce comité aurait été chargé de présenter des évaluations convenables, sensées et dégagées de toute influence politique. Une telle attitude aurait pu établir un important principe dans le domaine de l'administration publique et aurait permis de se défaire de l'attitude d'affrontement qui engendre la crainte et la méfiance. Au lieu de cela, on a adopté l'attitude suivante: "Si vous n'êtes pas satisfaits,

poursuivez-nous devant les tribunaux!" Qui dans la collectivité peut obtenir des conseils et des ressources juridiques comparables à ceux auxquels la CCN a accès? Pourquoi la collectivité devrait-elle fournir des cas de tribunaux pour satisfaire et amuser des bureaucrates? Le terme amuser semble approprié. N'est-ce pas jouer à quelque jeu que d'évaluer (évaluation de la CCN) une propriété à la moitié de la valeur qu'un particulier pouvait en tirer d'un acheteur avant l'expropriation, ou d'affirmer que les immeubles situés sur une grande parcelle de terre n'ont aucune valeur au-delà de celle du sol qu'ils couvrent, ou d'évaluer une ferme de 70 acres à une valeur équivalente au coût de remplacement des bâtiments? Cela pourrait être amusant si ce n'était pas si tragique.

Certaines déclarations faites (sinon directement par la CCN, du moins non niées par elle) au sujet de l'ampleur de la spéculation ont été encore plus révoltantes. Aucune distinction n'est faite entre l'investissement et la spéculation. Ce n'était absolument pas considéré comme une faute, mais plutôt comme un acte sage, que d'investir dans les terrains, il y a plusieurs années. Le fait que ce type d'investissement soit aujourd'hui contesté ne justifie pas la prononciation de jugements à effet rétroactif, même si à cause de l'épanchement dont a fait preuve M. Fullerton, qui tente toujours de faire autorité malgré qu'il n'assume plus la présidence de la CCN, les propriétaires fonciers ont tendance à être classés parmi les citoyens malhonnêtes pour avoir tenté d'obtenir un prix raisonnable pour leurs possessions, ainsi qu'une indemnité pour les troubles occasionnés. L'achat de la propriété Karam offre un exemple typique à ce sujet. Il y a eu grossière déformation des faits. Nous n'admettons pas les coûts mentionnés pour l'acquisition de cette propriété foncière, abstraction faite de tout bâtiment qui aurait pu s'y trouver, tout

comme nous nous formalisons de voir quelle somme a été recouvrée par l'imposition de charges fiscales sur les gains en capital, un autre épisode déplorable bien au-delà des préoccupations de ce comité.

Nous doutons des raisons et de la nécessité concernant le maintien du caractère confidentiel des ententes monétaires conclues pour l'acquisition de propriétés. Nous n'estimons pas qu'il faille divulguer ces chiffres pendant les négociations; nous aimerions cependant qu'ils soient connus à une date ultérieure de façon à vérifier l'affirmation de M. Fullerton, voulant que toutes les parties soient traitées également.

Les problèmes, les difficultés et les ennuis que l'expropriation engendre pour la collectivité constituent en somme une critique de la CCN et ce, pas tant de ses membres que de sa structure. Cette structure détermine-t-elle l'attitude des membres de la CCN ou est-ce l'attitude des membres qui influe sur la structure? Impossible de le dire. Il se peut que cette situation soit le résultat inévitable de l'ampleur même de l'entreprise. Or, on pourrait possiblement remédier à celle-là en exigeant davantage de comptes rendus, mesure qui ne saurait toutefois être appliquée au processus régissant l'élection des membres, étant donné qu'une telle situation serait fort préjudiciable à la planification à long terme. Nous avons connu suffisamment de tergiversations monumentales pour affirmer, en toute connaissance de cause, que la CCN est inaccessible. Les problèmes existants ne sauraient être résolus s'il est impossible d'en discuter sérieusement.

Nous proposons la création d'un poste comparable à celui du protecteur du citoyen, dont la titulaire pourrait amener les hauts fonctionnaires intéressés à tenir compte des préoccupations de la collectivité. A long terme, la mise à exécution de cette proposition permettrait de maintenir l'objectivité, l'intérêt

et l'esprit de collaboration de la CCN, dans la mesure où ces qualités existeraient vraiment.

Prise en considération des résidents dans le processus de planification

Nous savons que le schéma global du projet élaboré pour le Sud-Est de la ville fait appel à la participation des citoyens. La planification progressant en catimini, nous nous demandons cependant quand se manifesterait cette participation. Nous ne sommes pas en mesure de rivaliser avec les planificateurs sur des termes techniques et nous ne désirons pas le faire. Cependant, le temps passe et nous craignons que la participation des résidents ne soit en fait qu'un genre de truquage pour épater le reste du pays. On ne tiendra probablement pas compte de nos préoccupations sous prétexte, une fois de plus, qu'il est trop tard que les plans sont déjà trop avancés.

De toute évidence, l'administration de la CCN a une idée totalement fautive de la participation des citoyens. La participation doit être entretenue pour vaincre la méfiance et la suspicion qui sont, ce qui n'est pas surprenant, propres à une collectivité. La participation doit pouvoir produire certains résultats par rapport au temps et aux efforts consacrés par la collectivité. Les grandes productions, les discussions en comité, les grands ateliers de travail et les magnétophones ne sont pas propices à un dialogue sincère. Non seulement la CCN n'a pas jeté la base nécessaire à la participation des citoyens mais elle n'a pas saisi l'occasion de montrer la sincérité en tenant la collectivité au courant des progrès, même peu importants en l'informant des derniers événements; mettons un ou deux jours avant de les communiquer à la presse, ou en l'informant des activités locales comme l'analyse du sol et l'arpentage que l'on a effectués. Des questions dont les deux suivantes sont un exemple, préoccupent actuellement la collectivité:

- Comment résoudra-t-on les problèmes de tarissement des puits lorsque la construction commencera?
- Que fera-t-on des maisons qui existent actuellement si elles font obstacle au plan directeur?

Si la CCN règle ces problèmes de façon aussi peu judicieuse et avec aussi peu d'imagination qu'elle l'a fait pendant l'expropriation en cours, elle ne mérite pas d'avoir les privilèges et les pouvoirs qu'elle a maintenant.

EXPOSÉ PRÉSENTÉ AU GOUVERNEMENT RÉGIONAL

Le plan régional officiel est une proposition de gestion judicieuse des ressources et des biens de la région pour le bien-être des générations actuelle et, surtout, à venir. Il touche les agréments et les services physiques ainsi que les facteurs moins tangibles qui contribuent à la "qualité de la vie". Il est, de toute évidence, difficile de trouver à redire à cet idéal.

Il semble que l'application du plan aura non seulement une incidence importante au cours des années à venir mais qu'elle entraînera également des bouleversements plus ou moins importants des pratiques et des styles de vie établis. Une critique que l'on peut formuler à l'égard du plan est, tout d'abord, qu'il ne reconnaît pas ce fait et, deuxièmement, qu'il ne prévoit pas de critères ni de mécanismes intelligents de compensation. Il est communément admis que les compensations sont, en tout état de cause, complexes; néanmoins, il est décevant qu'une base n'ait pas été jetée en admettant franchement que la "qualité de vie" a une certaine valeur. Pour commencer, on aurait pu proposer le principe du partage des coûts proportionnellement aux avantages retirés. Ainsi, les compensations accordées pour les inconvénients subis par quelques personnes à la suite d'une réglementation imposée pour le bénéfice de toute la collectivité, auraient été

assumées par toute la collectivité.

Une deuxième critique concerne la classification de la communauté et du style de vie, qui révèle un conditionnement urbain. En conséquence, on ne semble pas reconnaître l'existence des nombreuses personnes qui habitent aux abords d'Ottawa et qui ne correspondent pas à la classification nette de village (petit ou gros), de hameaux ou de zone agricole. Ce style de vie n'est pas, non plus, compris par le citadin ni l'urbaniste. Le premier croit, de façon irrationnelle, que les "routes de ceinture" sont assez acceptables pour ceux qui doivent vivre à côté. Le dernier donne à entendre qu'en prévoyant de grands (quelques acres) espaces libres, on satisfera les besoins qui ont tout d'abord été à l'origine des "banlieues". Pour entrer dans les détails, on trouve dans les secteurs en question des personnes prises dans la transition de l'agriculture à l'urbanisation et d'autres qui ont déménagé de la ville. Nous aborderons dans les deux prochains paragraphes les problèmes particuliers au premier groupe. Les gens de ce groupe ont acheté des terrains le long des chemins vicinaux et ont construit des maisons, souvent d'après leurs propres plans. Comme leur contribution est en général très grande aux phases de construction et d'aménagement paysagiste y apportant leurs connaissances techniques et leur travail, il n'est pas surprenant qu'ils soient plus attachés à leurs maisons que le propriétaire de maisons urbaines

de passage. Des considérations économiques et la sérénité d'un castre rural, celle-ci surtout ces derniers temps, ont motivé ce genre de vie. C'est en partie une vie pleine d'activités physiques saine, riche en défis, satisfaisante, divertissante et, de surcroît, financièrement rémunératrice. C'est un style de vie qui est aussi légitime que ceux des quartiers urbains ou des petites concentrations de population; c'est en fait, une collectivité assez étendue, d'un genre différent.

Une troisième critique porte sur l'aspect rétroactif du Plan, non pas en ce qui touche les grandes propriétés spéculatives et l'importance des marges de profit, mais par ce qu'il impose des difficultés indues à quelques personnes. Il s'agit des répercussions qu'auront les restrictions proposées sur les propriétaires de terres agricoles de rentabilité moyenne ou marginale qui entourent la ville en croissance. Il est théorique de discuter sur la valeur des terrains qui se trouvent dans un rayon de 10 milles d'Ottawa. En fait, la valeur a augmenté au cours des années à cause de la croissance d'Ottawa et de la demande de terrain pour la construction résidentielle. Dans la région de Carlsbad Springs, les terres qui étaient cultivées ou qui le sont encore, sont pour la plupart la propriété et l'actif des descendants des premiers colons. Ils ont constaté avec plaisir que leur actif prenait de la valeur - tout comme un citoyen aime voir augmenter la valeur de sa maison - ils y gagnent ainsi que leurs enfants.

Etant donné la proximité de la ville et dans le cadre des vœux qu'ils forment normalement pour leurs enfants, ils ont prévu de leur léguer un terrain pour y bâtir leur maison. Le Plan précise qu'ils ne peuvent plus le faire, mais que leurs enfants doivent plutôt payer le prix exorbitant exigé pour une maison en ville afin de respecter un plan sans bavures et la "qualité de la vie"! Les désavantages de l'aménagement de bandes de terres et les abus éventuels de solutions ont fait l'objet de discussions au cours de réunions de fermiers et on a proposé la notion de patrimoine.

Il est également injuste que l'on réserve arbitrairement à l'agriculture certaines terres marginales. Les victimes de ce plan, se trouvent dans une situation intolérable, d'une part, leurs terres ont peu de valeur sur le marché des terres agricoles et d'autre part elles ne sont pas suffisamment productives pour rapporter un revenu net acceptable. En effet, un actif important est de beaucoup diminué (ou transformé en passif dans les cas de fermiers sur le point de prendre leur retraite) sous prétexte d'efficacité et de bien commun.

Les problèmes définis dans les deux paragraphes précédents pourraient être résolus en modifiant le Plan pour qu'il ne s'applique en certains points qu'aux terres achetées après l'adoption du Plan.

La nouvelle ville proposée au sud-est d'Ottawa inquiète

beaucoup tous les habitants de la région de Carlsbad Springs. Actuellement, il serait plus juste de parler d'une angoisse constante qui ne s'accompagne pas nécessairement d'un refus global. On ne peut réagir clairement à ce qui est encore apparemment à l'étape de la conception. Jusqu'ici les résidents sont malheureusement très peu informés de l'état de la planification. S'il faut y voir un indice de la façon de procéder suivie plus tard, il faudra définir et préciser la participation des citoyens recommandée dans le plan pour ne pas susciter la frustration et la méfiance plutôt que la collaboration et la bonne volonté.

Présenté par l'Association des
résidents de Carlsbad Springs.

4 août 1975

Monsieur le secrétaire de la
Commission de réforme du droit du Canada,

Notre association a été créée en réponse à un plan préliminaire pour un secteur rural prévu par le Township de Gloucester. Il était évident que ce plan avait de graves conséquences pour les habitants de Carlsbad Springs et tout particulièrement pour les grands propriétaires fonciers qui tirent totalement ou en partie de leurs terres leurs moyens d'existence. Nous avons tenu plusieurs réunions pour identifier les problèmes et les porter à l'attention de nos représentants élus. Nous nous sommes vite rendu compte que le plan reflétait les directives du gouvernement provincial intéressé par des questions importantes comme l'exploitation de bandes de terres et la préservation des bonnes terres agricoles, et que nos problèmes ne les intéresseraient pas particulièrement. Notre mémoire, proposait, en partie, un principe évident, à savoir que les difficultés que connaissent quelques personnes en raison des contrôles imposés pour le bien de la collectivité en général devraient être atténuées par une compensation juste et par cette collectivité logique. Comme vous l'imaginez, nos représentants élus, à tous les niveaux, ne se sont pas montrés enchantés de poursuivre, en notre nom, cette question qui ne sera probablement pas populaire auprès de l'électorat.

Comme ce même principe est reconnu dans le livre vert sur l'expropriation, il semblerait que nous ayons du moins ouvert cette voie au gouvernement où des personnes intéressées, ouvertes et sympathiques prendront connaissance des expropriations actuelles qu'effectue la CCN dans notre région. Le sens du devoir et l'espoir nous poussent à vous écrire: sens du devoir afin

d'empêcher que d'autres personnes connaissent les mêmes difficultés en contribuant à la modification de la loi actuelle; et espoir que la déformation du but de loi actuelle, par les circonstances et la bureaucratie une fois admise, ouvrira la voie à un traitement équitable de toutes les personnes actuellement expropriées.

La construction de l'autoroute 417, à la fin des années 60 et au début des années 70, a amélioré l'accès d'Ottawa à Carlsbad Springs et créé une demande de terres dans cette région. Un certain nombre de propriétés ont été affichées à vendre. Vers le milieu de 1972, on a demandé à trois sociétés immobilières de rassembler certaines parcelles de terres, dans cette région de gré à gré entre acheteurs et vendeurs consentants, pour un client et un but alors inconnus. Au début de 1973, ce secteur de terres regroupées a été arbitrairement délimité par le réseau actuel de routes et on a annoncé publiquement qu'une bande de terres de 5,000 acres appartenait maintenant à la SLO, la SCHL et la CCN pour la construction éventuelle d'une ville satellite. Les achats se sont poursuivis en principe de gré à gré, bien que le processus, a-t-on dit, ait été aidé par des menaces implicites d'expropriation par les acheteurs (il n'y a pas eu de menaces écrites). Les chiffres de vente de 54 propriétés, enregistrées en 1973 et en 1974, indiquent que le prix moyen par acre était de \$1,525 pour une superficie moyenne de 73 acres. Les prix variaient entre \$706 et \$2,085 l'acre pendant cette période et les comparaisons avec l'augmentation de la valeur immobilière dans la région d'Ottawa pour la même période ont indiqué qu'il n'y avait pas eu de spéculation importante. En juillet 1974, la CCN a enregistré son intention d'exproprier des propriétés représentant 4,000 acres supplémentaires à la limite de la banque initiale de terres afin, a-t-on déclaré officiellement, de constituer une ceinture verte. Pendant ce temps, des rumeurs, des déclarations et des démentis sur la convenance du sol des terres de la banque pour l'exploitation proposée ont été publiés dans les

journaux. Comme il y avait certaines objections individuelles à l'expropriation, une audience préliminaire a eu lieu à la base de Gloucester. Finalement, dans la période prescrite en octobre 1974, les parties expropriées ont reçu des offres fondées sur les évaluations des propriétés, faites par des évaluateurs "indépendants" de la CCN.

Le choc et la désillusion ont été les réponses communes à ces offres, surtout au moment de comparer le processus d'expropriation à la méthode de "consentement" et parce que quelques semaines auparavant, lors d'une réunion de l'Association, un représentant de la CCN avait assuré les gens d'un marché "équitable". Une fois de plus, des réunions ont eu lieu et des pressions ont été exercées; le tout a amené l'honorable John Turner à essayer, sans succès, de résoudre nos problèmes et nous avons reçu une réponse de la CCN; à notre avis et en toute charité, on peut dire qu'elle était peu compatissante et négative. La principale récompense de nos efforts a été l'affirmation "avec conviction" que la présente loi sur les expropriations était une mesure législative satisfaisante, qui a été soigneusement rédigée en vue de protéger les particuliers contre le système, et que par conséquent, nous devrions nous prévaloir de ses dispositions. On a souligné que les particuliers qui contes- tent l'offre ont droit au paiement "d'honoraires raisonnables" pour les services d'un évaluateur accrédité et d'un avocat.

Au nom de l'Association, je formule dans le présent mémoire quelques observations et opinions sur les **expropriations** actuelles, en faisant remarquer que nous ne prétendons pas être complètement infaillibles dans notre jugement de la situation. Les observations suivantes ne représentent pas un ensemble, mais plutôt une suite de remarques sur des points précis.

Légitimité de l'expropriation

On a donné à l'expropriation, et peut-être un peu avec raison, des

objectifs nobles tels que la préservation de terres agricoles fertiles et la création d'une ville modèle; on l'a même justifiée sur le plan juridique en l'associant au mandat de la CCN dans la région de la capitale. Nous interprétons le projet (y compris l'expropriation) comme un moyen d'accroître l'intervention du gouvernement dans la fourniture de logements en concurrence avec le secteur privé. Il est important d'établir dans quel contexte l'expropriation a lieu, puisque cette mise au point déterminera les principes suivant lesquels les particuliers expropriés seront traités. Tout d'abord, il est probable que les décisions seront essentiellement influencées par l'obsession qu'il s'agit de dépenses de fonds publics, et que l'administration publique qui maintient les dépenses à un minimum est glorifiée par tous. Deuxièmement, on considère que le projet est un investissement (un investissement fructueux) de fonds publics, qui sera éventuellement profitable au contribuable et à l'occupant du projet. Or, on peut évaluer le succès d'une telle entreprise en fonction du coût du projet qui pourrait être relativement faible, si comme on le suppose souvent, à tort ou à raison, la majorité des bénéfices du secteur privé proviennent de la spéculation foncière. Afin de donner une idée précise du prix des terrains destinés à l'établissement de la ville satellite, nous nous reportons à l'étude technique effectuée en mars 1975 par MM. DeLeuw et Cather. Pour fournir des logements à 100,000 personnes, sur la réserve de terrains dont la superficie est de 5,000 acres, 28,600 unités d'habitation sont nécessaires, soit une moyenne de 5.7 unités, l'acre. Le coût de l'aménagement des terrains a été estimé à environ \$34,000 l'acre ou \$6,000 l'unité d'habitation. Si le coût de la construction d'une unité d'habitation peut être maintenu au faible niveau de \$24,000, le prix total de l'unité serait de \$30,000. Le prix moyen des terrains par unité (\$1,525 - 5.7), soient \$267, ou le maximum versé par la Société de logement de l'Ontario (\$2,085 - 5.7), soient \$365 représente moins de 2% du total du coût de l'unité

d'habitation. Dans nos démarches, nous avons pris connaissance de l'opinion, qui prévaut, croyons nous, au sein de la CCN, que ces prix de terrains sont "exorbitants". Par conséquent, il semblerait qu'on a eu recours à l'expropriation en vue de réduire d'un pour cent le coût total du projet. Il est difficile de ne pas en conclure que non seulement on fait preuve d'une grande imprévoyance en s'aliénant actuellement la sympathie d'une communauté dans l'espoir douteux de susciter l'admiration dans plusieurs années, mais également que le recours à l'expropriation dans ce cas particulier représente un abus de pouvoir.

Le droit à une audience - appel à l'opinion publique

La plupart des objections portaient sur les conséquences de l'expropriation pour les particuliers, bien qu'il y ait eu des rumeurs qu'il était possible que l'on conteste la légalité de l'expropriation elle-même. Des disputes ont résultés du désir de particuliers de conserver leur maison après l'expropriation du terrain et (ou) d'obtenir l'établissement de lotissements, dans la plupart des cas, pour leur propres enfants. Naturellement, le fonctionnaire qui présidait les audiences n'était pas autorisé à répondre aux objections qui ont toutes été enregistrées sur bande magnétique en vue d'être étudiées ultérieurement. D'après ce qu'on m'a laissé entendre, aucune réponse n'a jamais été donnée aux objections, on a prétendu que le magnétophone était détraqué. Le Ministre a probablement eu l'impression qu'on pourrait résoudre les objections et que l'annulation de l'expropriation n'était pas justifiée. Nous reviendrons ultérieurement aux solutions. Quant à l'objet de l'audience, qui était d'exposer l'objectif de l'expropriation au public, il s'est soldé par un échec. Au départ, il est difficile de s'opposer à ce qu'on ne connaît pas. Dès le début, le projet a été maintenu dans le secret. Je soupçonne que lors de l'établissement des limites initiales de la réserve de terrains, on ne connaissait pas suffisamment les conditions du sol et que dès

le début on avait l'intention de n'aménager que partiellement la ceinture verte, bien que personne ne veut l'admettre. Disons que par coïncidence, le rapport de mars 1975 des experts-conseils (DeLeuw, Cather) indiquent, en fait, qu'une grande partie de la ceinture verte est plus appropriée à l'urbanisme qu'à l'aménagement de parcs. En outre, on a signalé qu'en novembre 1974, immédiatement après l'expropriation, on a chargé les experts-conseils d'estimer le coût de l'aménagement de certaines portions de la zone expropriée. Donc, au lieu de susciter la participation et la compréhension, la rencontre a constitué un premier pas vers l'aliénation de la collectivité et a engendré la méfiance et la suspicion. On peut se demander s'il serait vraiment surprenant, qu'un jour la collectivité nourrisse de l'aversion envers le dialogue. Le fait que les études de génie très détaillées ne tiennent aucunement compte des répercussions du projet sur les gens qui vivent dans la région indique bien la mentalité de la CCN et la SLO et n'est peut-être pas une omission accidentelle. La CCN et ses associés n'ont pas semblé, non plus, estimer que l'insuffisance des liens de communication avec la population rendait indispensable qu'on informe cette dernière de l'évolution de la situation.

La loi ...partiale?

La loi stipule que les personnes qui contestent une offre reçue lors d'une expropriation peuvent réclamer des honoraires "raisonnables" pour services d'un évaluateur et d'un avocat. Il ne s'ensuit pas nécessairement, puisque que la justice sera faite pour que la combat soit juste, les deux parties doivent être de force égale. La plupart des gens n'ont que peu ou pas d'expérience devant les tribunaux. Par conséquent, le choix d'un évaluateur et d'un avocat ayant la compétence, l'expérience et les ressources nécessaires pour équilibrer ceux de l'expropriateur devient une tâche difficile et critique,

voire impossible. Il faut aussi tenir compte des ressources financières de la personne et de l'incertitude qui plane quant au pourcentage de l'indemnisation auquel elle peut s'attendre, et qui provient de l'interprétation de cette notion d'honoraires "raisonnables". D'une part, la timidité, la méfiance et l'impression de l'inutilité de toute réaction poussent certains, ceux qui peuvent probablement le moins se le permettre, à accepter un dédommagement moins qu'équitable; d'autre part, le spéculateur est susceptible de se rendre jusqu'en Cour suprême. Mais la CCN s'est mise la population à dos surtout par suite de sa prise de position voulant que la valeur des terres établie par le libre jeu de l'offre et la demande ne corresponde pas à leur valeur sur le marché. Ce précédent important, dont les auteurs ne toléreraient pas qu'on l'applique à la vente de leur propre maison, est mis à l'essai dans une petite municipalité ayant trop peu d'organisation ou de ressources pour le contester adéquatement. Jusqu'à ce que décision soit rendue à cet égard, on encourage les ententes, et je me suis laissé dire par l'avocat de la CCN que même si la décision donnait raison à la collectivité, ceux qui auront déjà conclu des ententes à des prix plus bas ne seront nullement indemnisés. La manière dont le concept de traitement égale, mentionné dans le livre vert, est appliqué ici m'échappe complètement.

Brigandage déguisé

Cette section comprend une liste de situation qui ont été portées à notre attention et qui, à notre avis, reflètent bien les injustices qui se commettent actuellement dans les expropriations.

- a) Une personne possédant une terre de 42 acres, une bonne bonne maison, des bâtiments, et un ruisseau où les animaux peuvent s'abreuver (donc une source de revenus) recevrait \$34,000 (taxes non acquittées). Avec ce

montant, que pourrait-elle acheter qui équivale à sa propriété actuelle?

- b) On offre \$1,000 de l'acre à une personne vivant sur une ferme non productive de 50 acres. Elle désire continuer à vivre dans la maison après l'expropriation, et on lui demande \$14,000 pour le lot d'un acre qu'elle veut garder avec la maison. Laquelle des deux parties spéculé?
- c) Pour des situations semblables à b), lors d'achats faits par la SLO, on a tout d'abord séparé la maison de la terre et on a ensuite payé les prix qui avaient été mentionnés au début pour le reste de la terre. Pourquoi?
- d) On offre à un cultivateur de légumes un prix que l'on dit égal au coût de remplacement de son entreprise. Après avoir payé l'impôt sur les gains en capital pour une vente qu'on lui a imposée, comment peut-il remplacer son entreprise?
- e) Pour une propriété contestée, le propriétaire a obtenu deux évaluations différentes de deux évaluateurs attitrés de la région d'Ottawa. Les deux évaluations différaient peu l'une de l'autre, et étaient toutes deux presque du double de celles établies par deux évaluateurs "indépendants" de la CCN. Est-ce normal?
- f) Selon certaines rumeurs, les honoraires qui sont consentis pour des évaluateurs sont égaux à la moyenne des honoraires que demande un évaluateur à la CCN qui s'est vu charger d'un certain nombre d'évaluations dans la région. Si cela est vrai, les mêmes honoraires pour une seule

évaluation constituent-ils des honoraires "raisonnables"?

- g) La CCN a acheté par échange des propriétés en bordure de la route 417 à des prix dépassant \$3,300 l'acre. Leurs évaluateurs "indépendants" établissent la valeur des propriétés adjacentes aux premières à moins de \$1,000 l'acre. Une telle marge peut-elle être justifiée?

- h) Une personne a reçu une offre écrite, accompagnée d'un chèque de \$2,000 l'acre, pour un terrain de 50 acres. Selon les évaluateurs de la CCN, la valeur sur le marché de la même propriété s'établit à \$1,000 l'acre. Est-ce là ce qu'on appelle la compétence professionnelle?

Je doute que le jargon technique ou les justifications bureaucratiques puissent nous convaincre (ainsi que vous?) que "brigandage" ne constitue pas la meilleure description du travail qui se fait dans les situations décrites plus haut. La collectivité peut être petite et ses membres pas très instruites, mais ils n'en sont certainement pas stupides pour autant.

L'ASSOCIATION DES RÉSIDENTS DE CARLSBAD SPRINGS

Le 25 février 1976
Farmer's Way
Carlsbad Springs (Ontario)
K0A 1K0

Institut canadien des évaluateurs
Siège social
Suite 502
177 avenue Lombard
Winnipeg (Manitoba)
R3B 0W5

Messieurs,

Vous trouverez ci-joint l'article de M. Fullerton "Taxpayer's Loss" paru dans The Citizen du 3 février dernier ainsi que notre réponse qui porte également sur l'assemblée des résidents de Carlsbad Springs. Le dernier paragraphe devrait vous intéresser tout particulièrement. Nous sommes frappés par l'illogisme de l'évaluation autant que le juge Addy. Nous vous saurions gré de nous faire connaître vos commentaires sur ce point.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Romeo Wlochowicz.

INSTITUT CANADIEN DES ÉVALUATEURS

Siège social
Suite 502
177 avenue Lombard
Winnipeg (Manitoba)
Canada
R3B 0W5
Téléphone (204) 942-0751

Le 15 mars 1976

L'Association des résidents de
Carlsbad Springs,
a/s M. Romeo Wlochowicz,
Président,
Farmer's Way,
Carlsbad Springs (Ontario)
K0A 1K0

Monsieur,

Nous accusons réception de votre lettre à laquelle était joint une copie de l'article "Taxpayer's Loss" par Douglas H. Fullerton, paru dans The Citizen du 3 février dernier.

Je l'ai transmise aux hauts fonctionnaires de l'Institut dont je vous communiquerai les commentaires.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Le vice-président de l'Institut
canadien des évaluateurs,

W. T. OBRIEN, P.App.

WTO/ja

Farmer's Way
Carlsbad Springs (Ontario)
K0A 1K0

Le 11 avril 1976

Monsieur W. T. O'Brien, p.App.,
Vice-président exécutif,
Institut canadien des évaluateurs,
Suite 502,
177 avenue Lombard,
Winnipeg (Manitoba),
R3B 0W5

Monsieur,

Nous sommes au regret de vous dire que votre réponse en date du 15 mars ainsi que celle de l'Institut nous paraît totalement insatisfaisantes. Nous sommes surpris de votre mauvaise interprétation de la situation en ce qui concerne les pratiques d'évaluation des terrains expropriés par la CCN dans la région de Carlsbad Springs. Puisqu'il apparaît clairement que vous n'avez pas compris le fond du problème, je me permettrai de vous préciser notre position.

De nombreux propriétaires de la région expropriée ont retenu les services coûteux des membres de l'Institut pour faire évaluer leurs propriétés. Les évaluateurs ont soumis à leurs clients des évaluations qui correspondent aux prix payés par la S.L.O. pour des terrains situés dans une région adjacente lors de transactions conclues à l'amiable entre les parties intéressées. Les évaluateurs indépendants de la CCN, qui sont également membres de l'Institut, ont évalué les mêmes propriétés à un prix beaucoup plus bas ce qui confirme l'allégation de la CCN que la S.L.O. a payé un prix excessif. Nous ne nous intéressons pas aux petites différences d'opinions entre évaluateurs. Ce qui nous inquiète sont des écarts de l'ordre de 50% et parfois même de 150%.

Nous croyons que l'Institut doit viser à établir et à régler les méthodes d'évaluations employées par ses membres. Si les évaluateurs donnent des estimations aussi éloignées des prix du marché, les services qu'ils rendent ne valent pas les honoraires qu'ils exigent. Par contre, si leurs estimations sont justes, quelles méthodes ont donc employées les évaluateurs de la CCN? L'Institut peut-il permettre que l'on choisisse d'adopter, selon les cas, des méthodes différentes?

Nous croyons que si l'Institut canadien des évaluateurs, en tant qu'organisme professionnel, désire conserver sa crédibilité auprès du public, il devra chercher à découvrir la cause de ces écarts et prendre les mesures disciplinaires qui s'imposent. L'Institut ne peut passer l'éponge sans se porter préjudice ainsi qu'aux personnes en cause.

Notre association désire soumettre un mémoire sur le rôle de la CCN au Comité mixte sur la région de la Capitale nationale. Nous comptons y traiter la question actuelle des expropriations en soulignant les écarts sérieux dans l'évaluation des terrains. Nous vous saurions gré de nous transmettre tout renseignement susceptible de nous aider à clarifier la situation.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Romée Wlochowicz

INSTITUT CANADIEN DES ÉVALUATEURS

Siège social
Suite 502
177 avenue Lombard
Winnipeg
Canada
R3B 0W5
Téléphone (204) 942-0751

Association des résidents de
Carlsbad Springs,
a/s M. Romeo Wlochowicz,
Président,
Farmer's Way,
Carlsbad Springs (Ontario),
K0A 1K0

Monsieur,

Nous accusons réception de votre lettre du 14 avril dernier
que nous allons transmettre à M. O'Brien, dès son retour d'un voyage
d'affaires, le lundi 26 avril.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

La secrétaire du vice-président
exécutif de l'Institut canadien
des évaluateurs,

Mme J. Atamanchuk

INSTITUT CANADIEN DES ÉVALUATEURS

Siège social
Suite 502
177 avenue Lombard
Winnipeg
Canada
R3B 0W5
Téléphone (204) 942-0751

Association des résidents de
Carlsbad Springs,
a/s M. Romeo Wlochowicz,
Président,
Farmer's Way,
Carlsbad Springs (Ontario),
K0A 1K0

Monsieur,

Je suis tout juste de retour d'un long voyage d'affaires
et je viens de prendre connaissance de votre lettre.

Nous avons appris que ce sujet faisait l'objet d'un appel.

Nous croyons qu'il serait non seulement imprudent mais aussi
mal à-propos de notre part d'intervenir à ce moment-ci.

Lorsque l'appel sera terminé, notre Institut se fera
un plaisir d'examiner le comportement de certains membres de l'Institut
dans cette affaire.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le vice-président de l'Institut
canadien des évaluateurs,

W. T. O'BRIEN, P.App.

WTO/sg

Farmer's Way
Carlsbad Springs (Ontario)
KOA 1K0

Le 1^{er} juin 1976

Monsieur W. T. O'Brien,
Vice-président exécutif,
Institut canadien des évaluateurs,
Pièce 502,
177 avenue Lombard,
Winnipeg (Manitoba),
R3B 0W5

Monsieur,

Nous accusons réception de votre lettre du 28 avril.

Nous comprenons votre réserve à ne pas vous mêler du cas Karam, qui fait présentement l'objet d'un appel devant les tribunaux.

Nous vous envoyons pour fins d'étude et en guise d'information les chiffres relatifs à la propriété Dempsey sur lesquels on s'est entendu pour liquider la succession.

La propriété consistait en une parcelle de terre située au nord de la rue Russell, à Farmer's Way, et s'étendait sur 75.9 acres, non boisés, et libres de toute construction. Les propriétaires avaient pour évaluateurs les maisons Pigeon-Roy Ltée et Major Realty of Ottawa Ltd., qui ont respectivement évalué la propriété à \$182,000 et \$178,000. Les évaluateurs de la CCN, l'un de Kingston (Ontario) et l'autre d'Ottawa (Crawford Realty Ltd.), ont évalué la même propriété à \$102,000 et \$106,000 respectivement.

Si ces différences vous surprennent et vous inquiètent, sachez qu'il y a d'autres cas, pires, encore, qu'il faudrait examiner.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le président,

Romeo Wlochowicz.

PERTE POUR LE CONTRIBUABLE

Terrains achetés à prix "excessifs"

Par: Douglas H. Fullerton
Correspondant spécial du Citizen

Dans une décision récente de la Cour fédérale à propos d'un cas d'expropriation dans la Capitale nationale - l'affaire Karam - le juge Addy a dit que la Société de logement de l'Ontario avait payé des prix excessifs pour l'achat de terrains sur le marché libre.

En fixant la valeur des terrains expropriés par le gouvernement fédéral à environ la moitié de ce qu'a payé la S.L.O. pour certains terrains qu'elle a achetés, il a dit: "Il est inconcevable qu'un organisme public ... ayant des pouvoirs d'expropriation persiste à acquérir des terrains par la voie ordinaire en acceptant le prix des propriétaires".

Bien dit, juge Addy! J'étais président de la Commission de la capitale nationale au début de l'automne de 1972, lorsque les gouvernements fédéral et provincial ont décidé ensemble d'acquérir une vaste étendue de terrain à l'extérieur d'Ottawa pour construire une nouvelle ville satellite exemplaire, la "Ville du Sud-est".

Dès le mois de septembre 1972, la S.L.O. avait acquis, en douce, une option sur environ 1,200 acres de terrain dans la région. La Société centrale d'hypothèques et de logement s'est engagée en participant à la planification et en fournissant 75% du financement en vertu de l'article 40 de la Loi nationale sur l'habitation.

Nous, à la CCN, étions intéressés à cause de notre rôle dans la planification de la capitale, et nous avons proposé l'acquisition de 4,000 acres (en plus des 5,000 acres nécessaires à la ville elle-même devant servir comme terrain récréatif et terrain vert à l'intérieur et aux environs de la nouvelle ville.

Toutefois, un problème s'est vite présenté, les opinions sur la façon d'acquérir ces terrains étaient partagées. La S.L.O. s'était prononcée fortement en faveur d'achats négociés plutôt que de l'expropriation, en partie, il semblerait, parce que le ministre ontarien concerné était fortement contre le principe d'exproprier des terrains pour les besoins d'aménagement. De plus, le porte-parole de la S.L.O. a dit que l'expérience avait démontré que les achats sur le marché libre entraîneraient des prix pas tellement plus élevés que ceux obtenus par voie d'expropriation. La S.L.O. compte obtenir des résultats semblables dans le cas de la Ville du Sud-est.

Ce qui nous inquiétait à la CCN c'était que la méthode de la S.L.O. d'acheter des terrains lentement en passant par un agent d'immeubles, serait une affaire en or pour les spéculateurs, ferait augmenter les prix rapidement, et occasionnerait une discrimination injuste au détriment de ceux qui s'étaient établis tôt, souvent les propriétaires originaux, en faveur des profiteurs, souvent des spéculateurs mieux informés.

Toutefois, pour bon nombre de raisons, y compris le fait que la S.L.O. serait le coordonnateur chargé de rassembler les terrains, on a finalement décidé de continuer à acquérir les terrains sur le marché libre, du moins pour plusieurs mois encore. Nous avons réussi, néanmoins, à fixer un plafond aux prix devant être payés à l'acre.

Tout ce que nous craignons, s'est produit. Les spéculateurs sont entrés dans le jeu: la décision du juge Addy se rapporte à un terrain de 211½ acres acheté au mois d'octobre 1972 (des mois après que la S.L.O. eut commencé à rassembler des terrains) "à \$283.57 de l'acre et revendu huit mois plus tard" à la S.L.O. pour \$1,606 de l'acre.

J'ai quitté la CCN au mois de mai 1973, mais on me dit que les prix payés par la S.L.O. en 1973 étaient de l'ordre de \$1,500 à \$2,000 de l'acre.

Il est devenu nettement impossible pour la CCN d'acheter les 4,000 acres dont elle avait besoin en continuant de procéder par négociation individuelle, et en 1974, le gouvernement a accepté les recommandations de mon successeur qui prônait la méthode de l'expropriation (rendue moins rentable à cause des démarches antérieures de la S.L.O.). Il s'en est suivi une procédure en cour, dont la décision judiciaire fixait la valeur des terrains expropriés en fonction des prix en cours avant que la S.L.O. ait agit, plutôt qu'en fonction des prix enflés et croissants qui ont suivi leur acquisition.

Ce n'est pas mon but, dans cet article, d'indiquer comment la S.L.O. aurait dû agir quant au projet de la Ville du Sud-est. C'est plutôt de faire ressortir que l'expropriation est la seule façon juste et non discriminatoire d'acquérir de très vastes lots de terrains pour les nouveaux développements urbains.

Le moyen qu'utilise l'entrepreneur particulier, soit l'acquisition graduelle de petits lots de terrains sur une longue période de temps, ne convient tout simplement pas pour les gouvernements lorsqu'ils achètent d'immenses terrains pour construire de nouvelles villes ou des villes satellites. S'ils tentent de le faire selon la formule de la S.L.O. il en résultera inévitablement de gros profits pour les spéculateurs, une escalade des prix, la discrimination en faveur des profiteurs, et un coût grandement enflé pour le gouvernement de même que des coûts de logement plus élevés pour les habitants de la nouvelle ville.

Douglas H. Fullerton, président de la Commission de la capitale nationale de 1969 à 1973, est expert-conseil pour la région d'Ottawa.

Réponse de l'Association à l'article
de M. Fullerton
intitulé "Taxpayer's Loss" (3 fév. 1976)

On ne peut passer sous silence, l'article de M. Fullerton intitulé "Taxpayer's Loss" et publié le 3 février 1973; en effet, notre silence donnerait au lecteur l'impression que l'auteur y dépeint fidèlement les circonstances de l'expropriation des terres dans la région de Carlsbad Springs. M. Fullerton ayant déjà été président de la CCN, on comprend assez facilement son désir de se porter à la défense de l'expropriation; nous estimons, toutefois, qu'il déforme grossièrement les faits lorsqu'il prétend que l'expropriation défend les intérêts des contribuables en luttant contre la spéculation foncière. Nous ne pouvons croire qu'une telle distorsion soit délibérée et, en effet, les détails donnés dans cet article montrent que l'auteur, pour une raison ou une autre, n'est pas tout à fait au courant de la situation.

On aurait espéré qu'en tant que correspondant spécial du Citizen, M. Fullerton aurait évité de nous insulter et d'insulter les lecteurs qui ont suivi les péripéties de l'acquisition de la banque de terres et qu'il aurait commencé son article en mentionnant qu'on avait choisi les terres de la région de Carlsbad Springs principalement parce que les spéculateurs fonciers n'y étaient pas encore installés. Il est inutile d'évaluer l'envergure de la spéculation d'après l'affaire Karam, car l'historique de cette propriété ne reflète nullement celui de la plupart des propriétés de cette région. De plus, ce n'est pas tellement l'immoralité de la spéculation foncière ou l'importance des profits (le ministère du Revenu s'occupe de ces choses) qui sont en cause, mais plutôt la manière dont on traite actuellement les habitants de ce secteur qui sont, en grande partie, descen-

dants des propriétaires originaux ou qui y demeuraient bien longtemps avant que ne soit conçu le projet de "South East City".

De prime abord, nous voulons dissiper l'illusion selon laquelle l'utilisation future de la banque de terres soit 5,000 acres destinés à l'aménagement de la "ville proprement dite" (achetés par l'intermédiaire du S.L.O) et 4,000 acres destinés à l'aménagement de "terrains de loisirs et pour la ceinture de verdure" (expropriés par la CCN) en justifie l'expropriation par un mandat réel ou imaginaire de la CCN. L'article, malheureusement, omet de rapporter qu'après la date de l'expropriation, la CCN a demandé à la société d'ingénieurs conseils et d'urbanistes DeLeuw Carter, de préparer une évaluation du coût d'aménagement des 4,000 acres. Cette dépense n'aurait sûrement pas été autorisée si la seule utilisation prévue avait été l'aménagement d'un parc récréatif et d'une ceinture de verdure. Il faut appeler les choses par leurs noms! On cite comme objectif la possibilité de fournir plus tard à des citoyens anonymes des logements dont le prix serait inférieur à celui que demandent les propriétaires du secteur privé. Je me demande, Monsieur Fullerton, où est la "perte pour le contribuable"? Si vous voulez parler de l'ensemble des contribuables, c'est est un non-sens; vous savez très bien, en effet, que l'argent qui a servi à l'achat de la banque de terres sera récupéré en plus des intérêts. Il serait plus honnête de parler d'investissement du contribuable. Dans toute cette affaire, il faudrait se demander quelle partie au juste des avantages que retirera une population future accrue, devrait être fournie aux frais du petit nombre d'expropriés. Nous croyons que la seule véritable "perte du contribuable" est subie par les contribuables actuellement expropriés.

Nous présumons que les extraits de la décision du juge Addy choisis par l'auteur visent à démontrer, d'une part, qu'en ce qui concerne les acquisitions du S.L.O., les vendeurs ont fixé leurs prix et que, d'autre part, le prix de \$283. l'acre représente la valeur normale du terrain. Pour ce qui est du premier point, l'Association sait que les négociations entre les intéressés et les agents

du S.L.O. ont été longues et ardues. Pourquoi en aurait-il été autrement? Il serait inconcevable que des agents immobiliers d'expérience mettent leur réputation en jeu par une telle acquisition. Quant au deuxième point, nous vous conseillons d'examiner l'achat par des intérêts d'un lot assez vaste situé au nord de l'autoroute 417 et adjacent au Boundary Road; avant qu'il ne soit question d'expropriation, la transaction a été effectuée au montant de \$3,300 l'acre. De plus, M. Fullerton devrait savoir qu'il y a vingt ans, des fermes ont été expropriées le long du chemin Ridge, à seulement 4 milles de la banque de terres en question, pour un montant de \$1,000 l'acre. En plus de la valeur marchande, n'y aurait-il pas lieu d'accorder un certain dédommagement pour le dépaysement et le traumatisme résultant du relogement?

Il est regrettable, que pour plus de clarté, M. Fullerton n'ait pas précisé qu sujet de cette transaction, en quoi les prix payés par le S.L.O sont excessifs (le prix moyen était de \$1,500 l'acre et le prix maximum de \$2,000 l'acre. Le Rapport final - Etudes techniques préliminaires de la firme DeLeuw Cather, prévoit que les futurs citoyens de South East City payeront au moins \$6,000 par terrain pour les services. L'immeuble lui-même devrait coûter environ \$25,000. Par contre, si l'on se fonde sur le prix initial de \$2,000 l'acre, le coût unitaire des terrains serait d'environ \$375, ce qui représente moins de 1½% du coût global de la propriété, coût que M. Fullerton juge "excessif". A-t-on tenté d'évaluer le coût d'entretien éventuel de cette propriété? Pour ce qui est des omissions dans cet article, nous supposons que M. Fullerton n'a pas pensé que les quelques personnes qui ont choisi de ne pas vendre au S.L.O. l'ont peut-être fait parce qu'elles étaient réticentes à abandonner leur mode de vie actuel, ou parce qu'elles se sont rendu compte qu'étant donné l'inflation, les occasions de réinvestissement et les impôts à payer, la vente serait à leur désavantage.

M. Fullerton affirme que l'expropriation est "juste et non discriminatoire"; elle n'est pas pour autant synonyme de bienveillance et d'égalité. On doit mentionner, avec réserve toutefois, puisque les plaintes n'ont certainement pas atteint les paliers supérieurs de l'administration, que les expropriations de la CCN ne sont pas toujours bienvenues, pas plus que l'était la venue d'une armée Assyrienne dans les temps bibliques. Les lecteurs devraient savoir que ceux qui, par désespoir, frustration, ou se rendant compte de l'inutilité de leurs efforts règlent promptement une affaire d'expropriation n'ont souvent pas la chance de voir leur cas réexaminé lorsque le tribunal accorde de meilleurs règlements à d'autres propriétaires intéressés. Les récentes modifications apportées à la Loi sur l'expropriation assurent en principe la protection des individus contre les injustices, mais non en pratique. Cette loi est si imprécise qu'il est presque impossible de prévoir les éventuels goûts d'un appel. Il n'est pas surprenant, par conséquent, que de nombreux expropriés choisissent d'accepter l'offre initiale plutôt que d'en contester le bien-fondé. Malheureusement, il semble que les personnes mal informées et au revenu modeste soient toujours perdantes dans l'ensemble.

L'aspect le plus déroutant de cette affaire d'expropriation est l'évaluation des propriétés. D'une part, par coïncidence, semble-t-il, les évaluateurs indépendants de la CCN ont établi des évaluations qui semblent corroborer la croyance de la CCN voulant que les prix de la O.H.C. soient "excessifs". D'autre part, les expropriés qui ont retenu les services d'évaluateurs agréés ont généralement reçu des évaluations qui correspondaient à celles du S.L.O., évaluations que MM Don Irvine and Stan Proctor, respectivement ministre provincial du Logement et Directeur de l'acquisition des terres au moment des achats du S.L.O. ont déclaré représenter la valeur marchande normale des terres en question. Une telle divergence d'opinion échappe à notre entendement et nous accepterions volontiers une explication. Reste à savoir si, dans de tels cas, les expropriateurs ont également une certaine influence sur la détermination

de la valeur marchande. Les conséquences d'une telle situation sont terrifiantes, pour ne pas dire plus.

Le Président

Association des résidents
de Carlsbad Springs

Romeo Wlochowicz

ASSOCIATION DES RÉSIDENTS DE CARLSBAD SPRINGS

On ne peut passer sous silence l'article de Douglas H. Fullerton intitulé "Taxpayer's loss". Le désir de l'auteur de justifier les expropriations par la CCN dans la région de Carlsbad Springs est compréhensible; toutefois, les présenter comme un geste à la défense des intérêts du contribuable et de lutte contre la spéculation foncière est de la fausse représentation. Le fait que l'auteur n'ait pas mentionner que la banque de terres en question a été choisie principalement en raison de l'absence de spéculateurs démontre bien dans quelle mesure les faits sont déformés à moins que cela ne découle de son ignorance de la question. Il est inutile d'évaluer l'envergure de la spéculation d'après l'affaire Karam, car l'historique de cette propriété ne reflète nullement celui de la plupart des propriétés de cette région. De plus, ce n'est pas tellement l'immoralité de la spéculation frontrière qui est en cause mais plutôt la manière dont on traite actuellement les habitants de ce secteur qui sont en grande partie, descendants des propriétaires originaux ou qui y demeuraient bien longtemps avant que ne soit conçu le projet de "Southeast City".

La supposition voulant qu'on utilise le groupe de terres d'une part pour l'aménagement de la ville proprement dite (5,000 acres achetés par le S.L.O.) et d'autre part pour l'aménagement d'un parc récréatif et d'une ceinture de verdure (4,000 acres expropriés par la CCN) est sans fondement puisque la CCN a déjà obtenu une estimation de ce que coûterait l'installation des services dans la partie expropriée. Il faut appeler les choses par leur nom! Le but principal de l'acquisition de cette banque de terrains est de construire des ensembles fournis par le secteur privé. Qui en fera les frais? En quoi, M. Fullerton, le contribuable y perd-il? Si l'auteur veut parler de l'ensemble des contribuables, c'est un non-sens, car il sait très bien que l'argent sera récupéré, avec intérêts. Il aurait été plus honnête de parler d'"investissement du contribuable". Les seuls véritables perdants sont les victimes de l'expropriation.

Il est regrettable, que pour plus de clarté, M. Fullerton n'ait pas précisé en quoi les prix payés par le S.L.O. sont "excessifs". Nous notons qu'un achat de 50 acres avait été effectué par des intérêts au prix de \$3,000 l'acre avant l'expropriation, et que la CCN avait exproprié des fermes il y a 20 ans, à quatre milles du groupe de terres en question, au prix de \$1,000 l'acre. Nous constatons, à l'aide des données préparées par la firme de DeLeuw Cather pour la CCN, que le prix le plus élevé payé par le S.L.O. était de \$2,000 l'acre, ce qui représente un coût unitaire d'environ \$400 ou moins de 2% du prix d'achat par unité, prix que M. Fullerton considère "excessif"! Quels seront les coûts d'administration par unité? En plus de la valeur marchande, n'y aurait-il pas lieu d'accorder un certain dédommagement pour le dépaysement et le relogement résultant de l'expropriation?

M. Fullerton affirme que l'expropriation est "juste et non-discriminatoire"; elle n'est pas pour autant synonyme de compassion et d'égalité. Ceux qui, par désespoir ou frustration, ont réglé promptement cette affaire d'expropriation, n'auront pas la chance de faire réexaminer leur cas si leurs voisins obtiennent de meilleurs règlements. La Loi sur l'expropriation étant trop imprécise pour permettre d'évaluer avec exactitude les coûts d'un appel, il n'est pas surprenant que de nombreux expropriés choisissent d'accepter l'offre initiale plutôt que d'en contester le bien-fondé. Non, M. Fullerton, les personnes peu informées et au revenu modeste sont toujours perdantes dans l'ensemble.

L'aspect le plus déroutant de cette affaire d'expropriation est l'évaluation des propriétés. D'une part, les évaluateurs de la CCN ont, par coïncidence semble-t-il, établi des évaluations qui semblent corroborer la croyance de la CCN voulant que les prix du S.L.O. soient "excessifs". D'autre part, les nombreux évaluateurs agréés retenus par les propriétaires de ce secteur ont établi des évaluations comparables aux prix payés par le S.L.O. Une telle divergence d'opinion échappe à notre entendement. Reste à savoir si, dans de tels cas, les expropriateurs ont également une influence sur la valeur marchande. Les conséquences d'une telle situation sont terrifiantes, pour ne pas dire plus.

Le président,
Association des résidents de Carlsbad Springs,

Roméo Wlochowicz

Absence de perte

Au rédacteur en chef, du Citizen: On ne peut passer sous silence l'article de Douglas H. Fullerton intitulé "Taxpayer's loss" (Citizen, 3 fév.). Le désir de l'auteur de justifier les expropriations par la CCN dans la région de Carlsbad Springs est compréhensible; toutefois, les présenter comme un geste à la défense des intérêts du contribuable et de lutte contre la spéculation foncière est de la fausse représentation.

Le fait que l'auteur n'ait pas mentionné que la banque de terres en question a été choisie principalement en raison de l'absence de spéculateurs démontre bien dans quelle mesure les faits sont déformés à moins que cela ne découle de son ignorance de la question. Il est inutile d'évaluer l'envergure de la spéculation d'après l'affaire Karam car l'historique de cette propriété ne reflète nullement celui de la plupart des propriétés de cette région.

De plus, ce n'est pas tellement l'immoralité de la spéculation frontalière qui est en cause mais plutôt la manière dont on traite actuellement les habitants de ce secteur qui sont, en grande partie, descendants des propriétaires originaux ou qui y demeuraient bien longtemps avant que ne soit conçu le projet de "Southeast City".

La supposition voulant qu'on utilise le groupe de terres d'une part, pour l'aménagement de la ville proprement dite (5,000 acres achetés pas le S.L.O.) et d'autre part pour l'aménagement d'un parc récréatif et d'une ceinture de verdure (4,000 acres expropriés par la CCN) est sans fondement puisque la CCN a déjà obtenu une estimation de ce que coûterait l'installation des services dans la partie expropriée.

Le but principal de l'acquisition de cette banque de terres est de construire des ensembles domiciliaires qui devaient être moins coûteux que s'ils étaient fournis par le secteur privé. Qui en fera les frais? En quoi, M. Fullerton, le contribuable y perd-il?

Si l'auteur veut parler de l'ensemble des contribuables, c'est un non-sens, car il sait très bien que l'argent sera récupéré, avec intérêts. Il aurait été plus honnête de parler d'"investissement du contribuable". Les seuls véritables perdants sont les victimes de l'expropriation.

Le président de l'Association des résidents
de Carlsbad Springs (Ontario),

Romeo Wlochowicz.

WITNESSES—TÉMOINS

From S.T.A.N.D. (Serving The Aims and Needs of the Disabled): *De «S.T.A.N.D.» (Serving The Aims and Needs of the Disabled):*

Mrs. M. Finn, President;

M^{me} M. Finn, présidente;

Mr. I. Weltman, Vice-President.

M. I. Weltman, vice-président.

From Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee:

Du Comité de Transport des citoyens de Nepean-Aylmer:

Mr. Dick Howey, Member;

M. Dick Howey, membre;

Mr. Jacques Crépeau, Member;

M. Jacques Crépeau, membre;

Mr. John Henry, Director;

M. John Henry, directeur;

Mr. Ralph Starr, Member.

M. Ralph Starr, membre.

From Carlsbad Springs Association of Residents:

De l'Association des résidents de Carlsbad Springs:

Mr. R. Wlochowicz, President;

M. R. Wlochowicz, président;

Mr. Harold Vodden, Member;

M. Harold Vodden, membre;

Mr. Don Leclair, Member.

M. Don Leclair, membre.

Issue No. 40

Tuesday, June 22, 1976

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets
Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Fascicule n° 40

Le mardi 22 juin 1976

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets
M. Ralph W. Stewart, député

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Special Joint Committee of
the Senate and of
the House of Commons on the*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité mixte spécial
du Sénat et de
la Chambre des communes sur la*

National Capital Region

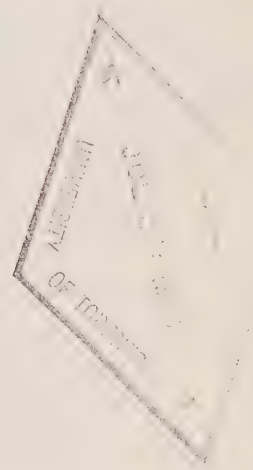
Région de la Capitale nationale

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976

SPECIAL JOINT COMMITTEE ON
THE NATIONAL CAPITAL REGION

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets

Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Representing the Senate:

Senators:

Asselin	Lafond
Barrow	McDonald

Representing the House of Commons:

Messrs.

Baker	Ellis
(Grenville-Carleton)	Francis
Clermont	Gauthier
Darling	(Ottawa-Vanier)

„Le cogreffier du Comité

„J. M. Robert Normand

„Joint Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On June 16, 1976

Mr. Smith (*Churchill*) replaced Mr. La Salle

On June 17, 1976

Mr. La Salle replaced Mr. Oberle

COMITÉ MIXTE SPÉCIAL SUR LA
REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets

M. Ralph W. Stewart, député

Représentant le Sénat:

Les sénateurs:

McIlraith	Robichaud
Quart	

Représentant la Chambre des communes:

Messieurs

Isabelle	Rondeau
La Salle	Saltsman
Lefebvre	Smith (<i>Churchill</i>)
Poulin	Watson

Conformément à l'article 65(4)(b) du Règlement

Le 16 juin 1976

M. Smith (*Churchill*) remplace M. La Salle

Le 17 juin 1976

M. La Salle remplace M. Oberle

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 22, 1976
(43)

[Text]

The Special Joint Committee of the Senate and of the House of Commons on the National Capital Region met at 3.35 o'clock p.m., this day, the Joint Chairman, Mr. Stewart (Cochrane), presiding.

Members of the Committee present:

Representing the Senate: The Honourable Senators Deschatelets and McDonald.

Representing the House of Commons: Messrs. Clermont, Darling, Ellis, Gauthier (Ottawa-Vanier), Isabelle, La Salle, Lefebvre, Saltsman, Smith (Churchill) and Stewart (Cochrane).

Witnesses: From the Canadian Youth Hostels Association: Mrs. Joan Portal-Foster, Executive Director. From the Ottawa-Carleton Day Care Association: Mrs. Pat Steenberg, Vice-President; Mr. Dave Hagerman. From India-Canada Association: Mrs. Jaya Subramanian, President.

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the review of matters bearing upon the development of the National Capital Region. (See *Minutes of Proceedings*, Monday, October 20, 1975.)

Mrs. Portal-Foster, Mrs. Steenberg and Mrs. Jaya Subramanian made opening statements.

The witnesses answered questions.

In accordance with a motion of the Committee adopted at the meeting held on July 17, 1975, the Chairman authorized that the letters and briefs received from the following individuals and groups who do not wish to appear before the Committee be filed as exhibits with the Joint Clerk of the Committee.

Mr. Charles Saint-Germain—(Exhibit H)

Mr. Denis Saumure—(Exhibit I)

A Capital for Canadians Society Inc.—(Exhibit J)

Mr. Thomas F. Brereton—(Exhibit K)

Central Canada Exhibition Association—(Exhibit L)

Ottawa Winter Fair—(Exhibit M)

Ottawa Valley Seed Growers Association—(Exhibit N)

Overbrook Community Council—(Exhibit O)

Mr. D. M. Goltman—(Exhibit P)

Mr. Peter Martin—(Exhibit Q)

Mr. Roland B. de la Bourdonnaye—(Exhibit R)

Canadian Automobile Association, Quebec Automobile Club and Ontario Motor League—Ottawa Club—(Exhibit S)

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 22 JUIN 1976
(43)

[Traduction]

Le Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des Communes sur la région de la capitale nationale se réunit aujourd'hui à 15 h 35, sous la présidence de M. Stewart (Cochrane) (coprésident).

Membres du Comité présents:

Représentant le Sénat: Les honorables sénateurs Deschatelets et McDonald.

Représentant la Chambre des Communes: MM. Clermont, Darling, Ellis, Gauthier (Ottawa-Vanier), Isabelle, La Salle, Lefebvre, Saltsman, Smith (Churchill) et Stewart (Cochrane).

Témoins: De l'Association canadienne des auberges de jeunesse: M^{me} Joan Portal-Foster, directeur-exécutif. De l'Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton: M^{me} Pat Steenberg, vice-présidente; M. Dave Hagerman. De l'Association Inde-Canada: M^{me} Jaya Subramanian, présidente.

Aussi présent: De la Direction de la Recherche, Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, conseiller du Comité.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi ayant trait à l'examen des questions touchant à l'aménagement de la région de la Capitale nationale. (Voir *Procès-verbal* du lundi 20 octobre 1975).

Mesdames Portal-Foster, Steenberg et Jaya Subramanian font des déclarations préliminaires.

Les témoins répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 17 juillet 1975, le président autorise que les lettres et les mémoires reçus des personnes et groupes suivants qui ne désirent pas comparaître devant le Comité, soient déposés comme preuves auprès du cogreffier du Comité.

M. Charles Saint-Germain—(Pièce H)

M. Denis Saumure—(Pièce I)

A Capital for Canadians Society Inc.—(Pièce J)

M. Thomas F. Brereton—(Pièce K)

Central Canada Exhibition Association—(Pièce L)

Exposition d'hiver d'Ottawa—(Pièce M)

Ottawa Valley Seed Growers Association—(Pièce N)

Overbrook Community Council—(Pièce O)

M. D. M. Goltman—(Pièce P)

M. Peter Martin—(Pièce Q)

M. Roland B. de la Bourdonnaye—(Pièce R)

Association canadienne d'automobilistes, Club automobile du Québec et Ontario Motor League—Club d'Ottawa—(Pièce S)

Committee for a Federal District—(*Exhibit T*)

Mr. Gregory T. Cladwell and a group of local residents—(*Exhibit U*)

Mr. Robert W. Whitlock (*Vol I and II*)—(*Exhibit V*)

Queenswood Homeowners Association—(*Exhibit W*)

Mr. Doug Nicholas—(*Exhibit X*)

Mrs. Jennie Stark—(*Exhibit Y*)

In accordance with a motion of the Committee adopted at the meeting held on July 17, 1975, the Chairman authorized that the following briefs be printed as appendices to this day's Minutes or Proceedings and Evidence:

a) The Canadian Youth Hostels Association:—(*See Appendix NCR 43*)

b) The Ottawa-Carleton Day Care Association:—(*See Appendix NCR 44*)

c) The India-Canada Association:—(*See Appendix NCR 45*).

At 4:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Comité en vue d'un district fédéral—(*Pièce T*)

M. Gregory T. Caldwell et un groupe de résidents locaux—(*Pièce U*)

M. Robert W. Whitlock—(*Volumes 1 et 2*)—(*Pièce V*)

Queenswood Homeowners Association—(*Pièce W*)

M. Doug Nicholas—(*Pièce X*)

M^{me} Jennie Stark—(*Pièce Y*)

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 17 juillet 1975, le président autorise que les mémoires suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

a) L'Association canadienne des auberges de jeunesse:—(*Voir appendice NCR 43*)

b) L'Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton:—(*Voir appendice NCR 44*)

c) L'Association Inde-Canada:—(*Voir appendice NCR 45*).

A 16 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 22 juin 1976

• 1530

[Texte]

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Messieurs, nous avons le quorum.

I declare the meeting open.

Gentlemen, we have three witnesses this afternoon, and I call on the first witness the Canadian Youth Hostels Association. I think Mrs. Portal-Foster will be the spokesman for the group. Madam, could you introduce your colleagues, please, and then you can proceed with the resumé?

Mrs. Joan K. Portal-Foster (Executive Director, National Capital Region, Canadian Youth Hostels Association): Right. Do you wish me to stand?

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): No, no; that is fine.

Mrs. Portal-Foster: Thank you.

I would like to introduce, on my right, Mrs. Espanoza, the Hostel Manager of the Nicholas Street Gaol Youth Hostel; Mr. Denis Bellinger, Executive Member on the Executive Committee; and Mr. Don Cullen, Vice-President of the Executive Committee, National Capital Region.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Proceed, Madam.

• 1535

Mrs. Portal-Foster: Thank you.

Mr. Chairman, members of the Committee, in the life of every person there is a first. In my life this is the first time I have had the privilege to address such a distinguished and, hopefully, sympathetic Committee. As I look around at the kindly faces in front of me, I am sure that most of you are parents. You have probably nurtured and brought up your children with all the wisdom and love that you could provide. Perhaps now, too, your children have left home and are travelling or have settled in places in this country, or even outside Canada.

As parents, we wish the very best for our children, not of course in the monetary sense but in the sense of their welfare. We are concerned how they live, what experiences they will have, and how their lives will be molded through these experiences.

How well you and I know frustrating it is when we go on a trip and have to find overnight accommodation on short notice. If we have the misfortune to have to stay away from home several nights and we have to foot the bill out of our own pockets, our wallets become considerably lighter by the end of our stay. And this really hurts. What about our travelling sons and daughters, our Canadian youth? They cannot afford to spend tremendous funds on overnight accommodation, nor should they be required to do so.

The Canadian Youth Hostels Association provides clean, simple, low cost overnight accommodation. The word "hostel" unfortunately over the past few years has acquired a somewhat dubious meaning due to the once severe drug and hippy problem. Such has never been the case in the Canadian Youth Hostel Association. Ours is a membership association and, as such, members must abide by rules, such as no alcohol, no drugs, separate dorms for men and women, because our hostels are not just crash pads but a means for educational and social contacts.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 22, 1976

[Interprétation]

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Gentlemen, I can see a quorum.

Je déclare la séance ouverte.

Messieurs, cet après-midi, nous avons trois témoins et je cite le premier, l'Association canadienne des auberges de jeunesse. Je crois que M^{me} Portal-Foster sera le porte-parole. Madame, pourriez-vous nous présenter vos collègues, je vous prie, puis faire votre exposé?

Mme Joan K. Portal-Foster (directrice, région de la Capitale nationale, Association canadienne des auberges de jeunesse): Très bien. Est-ce que vous voulez que je me lève?

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Non, ce n'est pas la peine.

Mme Portal-Foster: Je vous remercie.

J'aimerais vous présenter à ma droite, M^{me} Espanoza, la directrice de l'auberge de la rue Nicholas, M. Denis Bellinger, membre du comité exécutif, et M. Don Cullen, vice-président du Comité exécutif, région de la Capitale nationale.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Allez-y, madame.

Mme Portal-Foster: Je vous remercie.

Monsieur le président, membres du comité, dans la vie de tout un chacun il y a toujours une première. Dans mon cas, c'est la première fois que j'ai le privilège de m'adresser à un comité aussi distingué, et je l'espère, aussi sympathique. Il n'est que de regarder les visages sympathiques qui m'entourent pour m'assurer que la plupart d'entre vous sont des parents. Vous avez certainement élevé et éduqué vos enfants en leur prodiguant toute votre sagesse et tout votre amour. Vos enfant ont peut-être eux aussi maintenant quitté le foyer et voyagent ou sont installés dans différents endroits de ce pays, ou même à l'étranger.

En tant que parents, nous souhaitons le meilleur à nos enfants, non pas bien entendu du point de vue pécuniaire mais du point de vue de leur bien-être. Leur vie et l'incidence que leurs expériences auront sur celle-ci nous concernent.

Nous savons tous combien il est difficile lorsqu'on voyage de trouver un toit pour passer la nuit. Lorsque la malchance veut que nous restions loin de chez nous pendant plusieurs nuits et qu'il nous faut payer de notre poche, nos porte-feuilles deviennent beaucoup plus légers à la fin de notre séjour. C'est un véritable problème. Qu'en est-il de nos voyageurs de fils et de filles, de notre jeunesse canadienne? Ils ne peuvent consacrer de grosses sommes à l'hébergement et ils ne devraient pas avoir à le faire.

L'Association canadienne des auberges de jeunesse offre des possibilités d'hébergement dans des cadres propres, simples et à bons prix. Malheureusement, au cours des dernières années, le mot «auberge» a acquis une signification quelque peu douteuse dû à un grave problème de drogue et de hippies. Cela n'a jamais été le cas pour l'Association canadienne des auberges de jeunesse. Pour faire partie de notre association, il faut être membre et par conséquent respecter les règles, à savoir pas d'alcool, pas de drogue, dortoirs séparés pour hommes et femmes, car nos auberges

[Text]

The National Capital Region offers so much to the young and the not-so-young travellers, but as yet it only offers one low-cost youth hostel, the Nicholas Street Jail Youth Hostel. Come and see Ottawa, your capital city, spend time viewing our beautiful buildings and historic sites, enjoy all the cultural activities this beautiful city offers, say the travel posters and the tourist bureaux. All you travellers come to Ottawa, especially young travellers. How marvelous it is to see Indians and Eskimo walking through our parliament buildings, gazing at the Chateau Laurier, and watching the boats go by on the Rideau Canal. They have responded to the call: come to Ottawa, as have thousands of Canadians and foreign visitors. But in the National Capital Region so much money has to be spent just for a bed. Surely a much better way would be to provide more hostel-type accommodation, thereby cutting down the costs and enabling the traveller to spend more money in local stores or to enjoy tours of the surrounding beautiful Gatineau area. Only hostels operated in the Canadian Youth Hostel Association tradition can provide this type of experience, and I might add not only to youth but to people of all ages. Perhaps today you can take a new look at what hostelling means and can mean to the National Capital Region. We desperately need more hostels, which of course means obtaining financial support from government as well as private sources.

There are several ways in which this Committee could get involved to further our cause. In some countries our Association has had the good fortune to have their work publicized by a special issue of postage stamps, courtesy of a benevolent postal administration. We in the national capital region have had the privilege of endorsement of youth hostelling by the Prime Minister and other important personages.

• 1540

I am asking you today to take a new look at the hostelling concept and I am confident that as you look further into our organization and its methods of service, you will realize the multitudinous benefits such a service provides, not only to the national capital region but to Canada as a whole and indeed to the world.

Just as a small aside, we have learned today that the hanging galleries in our Nicholas Street Jail youth hostel will indeed become a historic spot, and we anticipate many more tours coming through our Nicholas Street Jail hostel to view the now extinct hanging.

We really do need your understanding and help today. Thank you for your courtesy and attention.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you, Madam. Are there any questions of the witness? Senator McDonald, no? Dr. Isabelle?

Mr. Isabelle: Yes, I will have just a few short questions to ask you. Where do you get the moneys to operate these hostels? Do you get any subsidies from the various levels of government?

[Interpretation]

ne sont pas simplement des hotels de passage mais des lieux de contacts éducatifs et sociaux.

La région de la capitale nationale offre beaucoup aux jeunes et aux moins jeunes voyageurs, mais pour le moment, elle n'offre qu'une seule auberge de jeunesse à prix modérés, la Nicholas Street Jail Youth Hostel. Venez voir Ottawa, votre capitale, passez votre temps à admirer les magnifiques immeubles et les lieux historiques, jouissez de toutes les activités culturelles offertes par cette magnifique ville, disent les affiches des bureaux de tourisme. Voyageurs, venez tous à Ottawa, surtout vous, les jeunes. Combien il est merveilleux de voir ces Indiens et ces Esquimaux se promenant dans nos édifices parlementaires, contemplant le Château Laurier et regardant les bateaux sur le canal Rideau. Ils ont répondu à l'appel: venez à Ottawa, tout comme des milliers de Canadiens et d'étrangers. Mais dans la région de la capitale nationale, un lit coûte très cher. La solution à n'en pas douter serait d'offrir plus d'hébergement dans des auberges, réduisant ainsi les frais et permettant aux voyageurs de dépenser plus d'argent dans les magasins locaux ou de se promener dans la région magnifique de la Gatineau. Seules les auberges de l'Association canadienne des auberges de jeunesse peuvent offrir cette possibilité, et non seulement aux jeunes mais à tous les groupes d'âges. Il serait peut-être bon aujourd'hui de se pencher de nouveau sur ce concept d'hébergement en auberges et ce qu'il peut représenter pour la région de la capitale nationale. Nous avons désespérément besoin de plus d'auberges, ce qui bien entendu signifie l'obtention d'un soutien financier, tout autant du gouvernement que du secteur privé.

Plusieurs moyens s'offrent à ce comité pour nous aider. Dans certains pays, notre association a eu la bonne fortune d'être aidée dans son travail par des émissions spéciales de timbres, courtoisie d'une administration postale bienveillante. Dans la Région de la capitale nationale nous avons eu le privilège de voir notre mouvement d'auberges de jeunesse encouragé par le premier ministre et d'autres personnalités importantes.

Je vous demande aujourd'hui de jeter un regard neuf sur le concept des auberges et je suis certaine qu'en étudiant de plus près notre organisation et ses méthodes de service, vous vous rendrez compte de la multitude d'avantages que nous offrons non seulement dans la région de la capitale nationale mais dans l'ensemble du Canada pour ne pas parler du monde entier.

En passant, j'ajouterais que nous avons appris aujourd'hui que le gibet de notre Nicholas Street Jail Youth Hostel deviendra une pièce historique, et nous comptons que beaucoup de touristes viendront voir cet instrument désormais inutile.

Nous avons vraiment besoin de votre compréhension et de votre aide aujourd'hui. Je vous remercie infiniment de votre courtoisie et de votre attention.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous remercie, madame. Y a-t-il des questions? Sénateur McDonald, non? Monsieur Isabelle?

M. Isabelle: Oui, j'ai quelques petites questions à poser. Où trouvez-vous l'argent pour exploiter ces auberges? Les différents niveaux de gouvernement vous subventionnent-ils?

[Texte]

Mrs. Portal-Foster: To date, the only financial support we have had to actually operate has been from the Ontario government to operate an eight-week program at our Shirley's Bay Hostel. Last year, we operated under the Secretary of State for the summer months only; they subsidized our costs for the summer months. Apart from that, we have had no government help.

Mr. Isabelle: But these are only for the national capital region hostels.

Mrs. Portal-Foster: Right.

Mr. Isabelle: What about other provinces? Where do they get their money? Do they get moneys from provincial governments?

Mrs. Portal-Foster: Yes. Let us take Alberta, for instance. The Hostel Association in Alberta has received quite considerable help from the Alberta government.

Mr. Isabelle: From the provincial government.

Mrs. Portal-Foster: Right.

Mr. Isabelle: Yes. I am sure that they will not object if the federal government puts some money into the national capital region, into your organization.

Mrs. Portal-Foster: No, I am sure they would not. We certainly would not object.

Mr. Isabelle: Thank you.

Mrs. Portal-Foster: Thank you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): My Co-Chairman, Mr. Stewart.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Mrs. Portal-Foster, I just want to say that your brief and your presentation have been very clear, which means that we do not have to ask for additional clarification, and we thank you very much for that. Your representations, of course, having been exposed in this way, will go on to the NCC who would properly, of course, be the ones to make specific decisions. We cannot be doing that, but we are very happy to pass them along on your behalf and we thank you very much for coming before us today.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Madam, before you go, could you tell us whether you have ever contacted the NCC authorities?

Mrs. Portal-Foster: Yes, we have. In fact, the hostel that we operated at Shirley's Bay was an NCC building that had been scheduled for demolition. We paid taxes only on the building. We operated a hostel there up until this year, but the condition of the building is such that it was rather dangerous to operate it as a hostel this year, so we were obliged to close it down—very regretfully. We have not as yet been able to find a replacement. I did contact NCC with a view to finding a replacement, but they could not offer any alternative at this stage. But we are still open for any and all suggestions and any help we can get in that regard.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you very much, Madam. Thank you, gentlemen.

[Interprétation]

Mme Portal-Foster: Jusqu'à présent, seul le gouvernement de l'Ontario nous a offert une aide financière pour un programme de huit semaines concernant notre auberge de Shirley's Bay. L'année dernière, le Secrétariat d'État subventionnait nos dépenses pendant les mois d'été. À part cela nous n'avons bénéficié d'aucune aide financière gouvernementale.

M. Isabelle: Mais seulement pour les auberges de la capitale nationale?

Mme Portal-Foster: Exact.

M. Isabelle: Et les autres provinces? Où trouvent-elles l'argent? Les gouvernements provinciaux leur en donnent-ils?

Mme Portal-Foster: Oui. Prenons l'Alberta, par exemple. L'Association des auberges de l'Alberta a bénéficié d'une aide assez considérable de la part du gouvernement de l'Alberta.

M. Isabelle: De la part du gouvernement provincial.

Mme Portal-Foster: Exact.

M. Isabelle: Oui. Je suis sûr qu'ils ne verront aucune objection à ce que le gouvernement fédéral offre de l'argent à votre organisation pour la région de la capitale nationale.

Mme Portal-Foster: Non, ils n'y verront certainement aucune objection. Nous non plus d'ailleurs.

M. Isabelle: Je vous remercie.

Mme Portal-Foster: Je vous remercie.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Mon coprésident, M. Stewart.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Madame Portal-Foster, je voulais simplement dire que votre mémoire et votre exposé étant très clairs, nous n'avons pas besoin de demander de précisions et nous vous en remercions infiniment. Bien entendu, vos requêtes ayant été faites de cette manière, seront transmises à la CCN à qui revient naturellement la responsabilité de prendre des décisions précises. Nous n'en avons pas les pouvoirs mais nous sommes très heureux de servir d'intermédiaire et nous vous remercions infiniment d'être venus aujourd'hui.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Madame, avant que vous ne partiez, pourriez-vous nous dire si vous avez jamais contacté les responsables de la CCN?

Mme Portal-Foster: Oui, nous l'avons fait. En fait, notre auberge de Shirley's Bay se trouvait dans un édifice appartenant à la CCN voué à la démolition. Nous n'avons payé que les taxes. Nous y avions une auberge jusqu'à cette année, mais l'état des lieux est tel que nous avons été obligé de la fermer cette année, à regret. Nous n'avons pas encore pu trouver de remplacement. J'ai contacté la CCN à ce sujet, mais elle n'avait rien à nous offrir pour le moment. Nous sommes prêts à accepter toute proposition ou toute aide à cet égard.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Je vous remercie infiniment, madame. Je vous remercie, messieurs.

[Text]

Mrs. Portal-Foster: Thank you very much. Thank you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I call now on the second witness, the Ottawa-Carleton Day Care Association.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): I understand Mr. Hagerman is the President. That is Mr. Hagerman? And Mrs. Steinberg, is it, or Miss? Miss Steenberg, I am sorry; and Miss Mears. Mr. Hagerman...

Mr. Lefebvre: What was the name, again?

• 1545

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): I beg your pardon?

Mr. Lefebvre: What was the name, again?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Mr. Hagerman, who is the President; Mrs. Steinberg, who is Vice-President and then Miss Miers, who is a member of the Ottawa-Carleton Day Care Association.

Mr. Hagerman, will you be presenting the views? It will be Miss Steenberg, the Vice-President.

Mrs. P. Steenberg (Vice-President, Ottawa-Carleton Day Care Association): That is correct.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Would you proceed, then, please.

Mrs. Steenberg: All right. Mr. Chairman and members of the Committee, in our initial brief to this Committee the Ottawa-Carleton Day Care Association presented three demands to the federal government regarding the responsibilities of that government in the area of child care services in the national capital region. These were that federal moneys be allocated for the provision of child care facilities in the national capital region; that capital grants be made available to day care agencies for design and/or construction of play facilities; and, that the NCC allocate appropriate, federally-owned buildings for use by child care agencies. These proposals were based on the premise that the federal government is both principal employer in and architect of this national capital region. This afternoon we would like to concentrate on the costs of and need for day care services in the capital area.

Before we begin, we would like to emphasize that the proposals that we have put forward in our original statement are not the answer to the problem of providing quality and affordable child care to working parents. We say "parents" advisedly, as child care is a family and not merely a maternal benefit. However, the deplorable lack of initiative and co-ordination on the part of all levels of government in the area of day care makes such interim measures an absolute necessity. It is time all realized that day care is a service—not a privilege nor a subsidy—but a necessary service for the children and parents of our working families.

I would like at this juncture to give the members of this Committee some insight into the costs of child care for an average, two-income family.

[Interpretation]

Mme Portal-Foster: Je vous remercie infiniment. Merci.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): J'appelle maintenant les deuxièmes témoins, les représentants de l'Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Si je ne m'abuse, M. Hagerman est le président. C'est bien M. Hagerman? Et M^{me} Steinberg, n'est-ce pas, ou mademoiselle? Mademoiselle Steenberg, je m'excuse, et mademoiselle Mears. Monsieur Hagerman...

M. Lefebvre: Quels sont les noms, pardon?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Je vous demande pardon?

M. Lefebvre: Quels sont ces noms?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): M. Hagerman, le président; M^{me} Steenberg, la vice-présidente et M^{lle} Miers, membre de l'association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton.

Monsieur Hagerman, allez-vous faire l'exposé? Ce sera M^{lle} Steenberg, la vice-présidente.

Mme P. Steenberg (vice-présidente, Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton): C'est exact.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Voudriez-vous commencer, je vous prie.

Mme Steenberg: Très bien. Monsieur le président, membres du Comité, dans notre mémoire original nous avons présenté trois requêtes au gouvernement fédéral concernant ces responsabilités dans le domaine des services de garderie dans la région de la capitale nationale. Nous demandions que des crédits fédéraux soient consacrés aux services de garderie dans la région de la capitale nationale; que des subventions d'investissement soit offertes aux services de garderie pour la construction et l'installation de terrains de jeu; et, que la CCN mette à la disposition des services de garderie certains édifices appartenant au fédéral. Ces propositions se fondent sur le fait que le gouvernement fédéral est à la fois le principal employeur et l'architecte de la région de la capitale nationale. Nous aimerions cet après-midi vous parler des dépenses et des besoins en services de garderie dans la région de la capitale.

Avant de commencer, nous aimerions que vous compreniez bien que ces propositions contenues dans notre mémoire original ne constituent pas la réponse au besoin de services de garderie de qualité et abordables pour les parents travailleurs. Ce n'est pas par hasard que nous disons «parents» car les services de garderie ne sont pas simplement un avantage maternel mais un avantage familial. Néanmoins, le manque déplorable d'initiative et de coordination de la part de tous les niveaux de gouvernement dans le domaine des garderies rend de telles mesures intérieures absolument nécessaires. Il est grand temps que tous se rendent compte que la garderie de jour est un service, non pas un privilège ni une subvention, mais un service nécessaire pour les enfants et les parents de nos familles laborieuses.

J'aimerais à ce point indiquer aux membres du Comité ce qu'il en coûte en moyenne à une famille bénéficiant de deux revenus pour élever un enfant.

[Texte]

Between the two of us, my husband and I have a net income of \$20,500 including an annual family allowance benefit of \$530. Of this amount, we pay \$7,337, or 36 per cent, towards day care for our two, preschool-aged children. Shelter accounts for a further 22 per cent, food 20 per cent, car payments on a second-hand 1972 Volkswagen a further 5 per cent, car and household insurance 2 per cent, for a total of 85 per cent. This leave 15 per cent, or roughly \$3,000 a year for all additional expenses. It requires in the neighbourhood of \$1,000 yearly to operate a vehicle and, allowing \$10 per person per week for miscellaneous expenses such as lunches, cigarettes, et cetera, we are left with a combined total of \$18 per week, or \$1,000 per annum, to cover the costs of pharmaceutical supplies, dental services, clothing, entertainment and so on. Even presuming we have no expenses in this latter category, I would like to ask which members of this Committee would consent to work for a disposable income of precisely \$9 a week.

We would now like to deal briefly with the extent of the need for child care services in the national capital region. The participation rate of working mothers in the Ontario labour force rose from 25 per cent in 1967 to 40 per cent in 1973. Fifty-one per cent of all working mothers have children under six years of age. As of October, 1973, there were 206,000 preschool children of working families in Ontario alone. Estimating the population of Ottawa-Carleton at roughly 7 per cent of Ontario as a whole, we calculate there are in the vicinity of 14,500 preschool (only) children in this region who require full day care facilities. There is a current total of 2,400 supervised day care spaces in Ottawa-Carleton indicating that, we in the national capital, are meeting less than 20 per cent of the identified need. The remaining 80 per cent are being accommodated in private home care arrangements providing a greater or lesser quality of care depending on the integrity, dedication and responsibility of the individual caretaker. We might further point out that these caretakers, the overwhelming majority of whom are women, are receiving largely sub-standard pay for the job they are doing.

• 1550

Finally, I would like to draw the Committee's attention to the fact that Canada spends million, nay, billions of dollars annually to educate our children from the age of five upwards. However, it is now widely accepted that a child probably enjoys his or her greatest learning potential between the ages of two and six years.

In 1973 Ontario alone spent \$1,800,618 on education services. In the same time period Ontario spent \$3,746,000 on day nurseries throughout the province, a mere 4.8 per cent of the total education expenditure.

Furthermore, good quality child care arrangements that are within the reach of the average Canadian worker are invaluable in the richness and diversity of social experience they afford the Canadian child. With the increase in the cost of living, the desire of women for an equal break in the work force and the realization that child care is a family and indeed a societal responsibility, the need for such services can only increase.

[Interprétation]

La somme des salaires de mon mari et de moi-même représente un revenu net de \$20,500 y compris une prestation d'allocation familiale de \$530. Nous consacrons \$7,337 ou 36 p. 100 de cette somme aux frais de garderie de nos deux enfants d'âge préscolaire. Le logement représente 22 p. 100 de plus, l'alimentation 20 p. 100, les mensualités pour payer notre Volkswagen d'occasion de 1972, 5 p. 100 de plus, l'assurance de la maison et de la voiture 2 p. 100, le tout représentant 85 p. 100. Cela nous laisse environ 15 p. 100 ou environ \$3,000 par année pour toutes les dépenses supplémentaires. Environ \$1,000 par année sont nécessaires à l'entretien d'un véhicule et, chaque personne pouvant dépenser \$10 par semaine pour des dépenses diverses telles que les repas, les cigarettes, etc. etc., nous nous retrouvons avec un total réuni de \$18 par semaine ou \$1,000 par année pour les frais pharmaceutiques, dentaires, d'habillement, de loisirs, etc. etc. Même en supposant aucune dépense de cette dernière catégorie, j'aimerais vous demander combien d'entre vous consentiraient à travailler pour exactement \$9 par semaine, c'est-à-dire ce qui nous reste.

Nous aimerions maintenant vous indiquer brièvement l'étendue des besoins en services de garderie dans la région de la capitale nationale. Le nombre de mères faisant partie de la population active en Ontario est passé de 25 p. 100 en 1967 à 40 p. 100 en 1973. Cinquante et un pour cent des mères qui travaillent ont des enfants de moins de 6 ans. En octobre 1973 le nombre d'enfants en âge préscolaire en Ontario dont les parents travaillaient était de 206,000. La population d'Ottawa-Carleton représentant environ 7 p. 100 de celle de l'Ontario, nous avons calculé que près de 14,500 enfants d'âge préscolaire ont besoin d'être gardés toute la journée dans cette région. A l'heure actuelle, la région d'Ottawa-Carleton offre un total de 2,400 garderies surveillées indiquant par là même que dans la capitale nationale ces services ne peuvent être offerts qu'à moins de 20 p. 100 de la clientèle identifiée. Les 80 p. 100 restant sont gardés dans des maisons privées dans de meilleures ou de moins bonnes conditions dépendant de l'intégrité, de l'amour et de la compétence de ces particuliers. Nous ajouterons que ces particuliers dont l'écrasante majorité sont des femmes sont très souvent sous-payées pour le travail qu'elles font.

En dernier lieu, permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait que le Canada dépense annuellement des millions, plutôt des milliards de dollars pour l'éducation des enfants âgés de plus de 5 ans. Toutefois, il est établi qu'un enfant jouit du meilleur potentiel d'apprentissage entre 2 et 6 ans.

En 1973, à lui seul, l'Ontario a dépensé \$1,800,618 milliard pour l'éducation. Au cours de la même période, l'Ontario a dépensé \$3,740,000 pour des garderies de jour dans la province, c'est-à-dire 4.8 p. 100 du total des dépenses d'éducation.

En outre, rappelons-nous que des garderies de jour bien organisées, accessibles aux travailleurs canadiens moyens, représentent une richesse et une diversité d'expériences sociales pour l'enfant canadien. L'augmentation du coût de la vie, le désir qu'ont les femmes de participer à part égale au marché du travail, la réalisation que le soin de l'enfant incombe à la famille et à la société, ne font qu'intensifier la nécessité de garderies de jour.

[Text]

Therefore, gentlemen, we would once again underline our demands to this government in full knowledge that this is only one small step in the direction of our ultimate goal for the national capital region and for this nation as a whole; that of quality, affordable child care facilities for all Canadian families who have need thereof.

Thank you, Mr. Chairman and members of this Committee, for your kind attention in this matter.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Ms. Steenberg. Once again, of course, you realize that our Committee is not a tribunal and therefore we can only pass on some of these things, which we do gladly, of course, and we are happy to give you the opportunity of making use of this forum for that purpose. Is there anything not clear in the presentation by the Ottawa-Carleton Day Care Association that any members would like to clarify? Fine.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): I would like to know about your organization. Could you give us a few details about your organization, the number of people involved, and so forth?

Mr. D. Hagerman (President, Ottawa-Carleton Day Care Association): The Ottawa-Carleton Day Care Association is currently representing some 22 day care agencies in the Ottawa-Carleton area. It is also representing the parents who are involved in those day care centres and is trying to express the interest and the needs of the people who are directly involved in day care in Ottawa-Carleton, and that would include parents, teachers and the agencies themselves.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Do you extend to the other side of the river?

Mr. Hagerman: No.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): You are strictly on the Ontario side of the river. Is that correct? Just for the record, you answered no. A nod of the head does not record itself.

Mr. Hagerman: Yes. There is one other thing that we wanted to mention that is not in the brief. That is, that in Ottawa, being hopefully a reflection of the national society and the bicultural nature of the Canadian society, the capital of the country, there is literally no Francophone day care centres in this region. There is service in one centre that could be delivered in both languages, but there is no priority given in this area.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): That is very interesting. Thank you very much, Mr. Hagerman, Mrs. Steenberg and Ms. Mears for coming before us today. Thank you.

We will now have the India-Canada Association, Mrs. J. Subramanian and Mr. Navin Parekh. Welcome to the Committee. We have Mrs. Subramanian, who is president of the Association, and Mr. Navin Parekh, past president. Is that correct?

Mr. N. Parekh (Past President, India-Canada Association): Yes.

[Interpretation]

Messieurs, permettez-nous de répéter nos demandes auprès du gouvernement tout en sachant qu'il s'agit d'un tout petit pas dans l'aménagement de la région de la Capitale nationale. Il est important pour le pays dans son ensemble d'offrir des services de garderies adéquats et abordables pour toutes les familles canadiennes qui en ont besoin.

Monsieur le président, distingués membres du Comité, je vous remercie de l'attention que vous prêterez à nos requêtes.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, Ms. Steenberg. Je répète que notre Comité n'est pas un tribunal. Nous nous ferons un plaisir de transmettre vos demandes à qui de droit et nous sommes heureux de vous fournir l'occasion de vous faire entendre. Les membres du Comité ont-ils des questions à poser sur l'Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton? Très bien.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): J'aimerais en savoir plus long sur votre organisation. Pourriez-vous nous donner quelques détails sur le nombre de personnes qui y participent et le genre d'activité poursuivie?

M. D. Hagerman (président, Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton): L'Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton représente quelque 22 garderies de jour de la région Ottawa-Carleton. Elle représente aussi les parents qui participent à ces garderies de jour et tente d'exprimer l'intérêt et les besoins de toutes ces personnes, y compris les parents, les professeurs et le personnel des agences.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Avez-vous des membres de l'autre côté de la rivière?

M. Hagerman: Non.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Vous regroupez des gens du côté de l'Ontario seulement, n'est-ce pas? J'aimerais entendre votre «non» pour qu'il soit consigné au procès-verbal.

M. Hagerman: Permettez-moi d'ajouter un renseignement dont nous ne parlons pas dans notre mémoire. A mes yeux, comme Capitale du pays, Ottawa doit refléter la société nationale et l'aspect biculturel de la société canadienne. Il n'existe aucune garderie de jour francophone dans la région de la Capitale nationale. Dans un des centres, les enfants peuvent être reçus dans les deux langues mais aucune priorité n'a été accordée à la population francophone.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Très intéressant. Nous remercions M. Hagerman, Mad. Steenberg et Mad. Mears d'avoir comparu devant nous aujourd'hui.

Nous passons maintenant aux représentants de l'Association Inde-Canada, M^{me} J. Subramanian et M. Navin Parekh. Nous souhaitons la bienvenue à M^{me} Subramanian, présidente de l'Association et à M. Navin Parekh, ex-président. C'est exact?

M. N. Parekh (ex-président, Association Inde-Canada): Oui.

[Texte]

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Is Mrs. Subramanian going to present the brief? Would you go ahead, please.

Mrs. J. Subramanian (President, India—Canada Association): The India-Canada Association of Ottawa Valley is a non-profit registered organization. It was formed on January 26, 1959. At that time there were about 40 families of East Indian origin resident in Ottawa, while today there are well over 1,000 families living in the capital area.

• 1555

The Association primarily caters to the interests of this community, but membership is open to anyone who subscribes to the aims and objectives of the Association.

A basic objective of the Association, as spelled out in Article 3(a) of the constitution, is to contribute to the enrichment of Canada...

- (i) by encouraging members to achieve full participation in Canadian Society.
- (ii) by nurturing Indian identity, and
- (iii) by creating awareness of the contribution of the people of Indian ethnic origin to Canadian multiculturalism through suitable programs.

In order to meet the above objective, the Association undertakes a number of activities throughout the year. Some of these are: celebration of certain religious and national festivals; educational classes; cultural program; participation in local community activities, such as the Metres for Millions Walk, Festival Canada, Spring Festival, Great Canadian Birthday Party; meetings with visitors from India; sports activities; dance classes—both Indian classical and Western ballroom—and others.

In addition to these projects, the Association presents biweekly programs on television and radio, which are designed to bring to the attention of viewers certain aspects of Indian culture, and to focus on matters of interest to the community.

The future development of the national capital region is of great concern to this Association. It is important that the national capital region reflect the multicultural framework of this society. People of various ethno-cultural backgrounds and languages have contributed tremendously to the enrichment and betterment of the total Canadian society. It is important that their contributions be recognized.

The India Canada Association, on behalf of the East Indian community, after much thought and discussion on the subject, is taking the liberty of advancing the following suggestions for the scrutiny and consideration of the Joint Committee of the Senate and of the House of Commons on the national capital region.

The President, the Past President, and the members of the executive committee of this Association wish to thank the Joint Committee for this opportunity given to them to make representations on the future development of the national capital region.

[Interprétation]

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): M^{me} Subramanian présentera le mémoire. Madame, vous avez la parole.

Mme J. Subramanian (présidente, Association Inde-Canada): L'Association Inde-Canada de la Vallée de l'Ontario est un organisme enregistré, à but non lucratif, qui a été formé le 26 janvier 1959. À l'époque, environ 40 familles originaires de l'Inde résidaient à Ottawa, tandis qu'aujourd'hui, on compte bien plus de 1,000 familles dans la région de la Capitale.

L'Association veille surtout aux intérêts de cette collectivité, mais «toute personne qui souscrit aux buts et objectifs de l'Association» peut en devenir membre.

Un objectif fondamental de l'Association, défini dans le paragraphe 3(a) de la constitution, consiste à «contribuer à l'enrichissement du Canada...

- (i) en encourageant les membres à participer pleinement à la société canadienne.
- (ii) en conservant l'identité indienne, et
- (iii) en faisant prendre conscience de la contribution des personnes d'origine ethnique indienne, au multiculturalisme canadien, par des programmes appropriés.

Afin d'atteindre l'objectif susmentionné, l'Association organise un certain nombre d'activités pendant l'année. On peut citer entre autres, la célébration de certains festivals religieux et nationaux, les classes éducatives, les programmes culturels, la participation à des activités communautaires locales comme la Marche des millions, Festival Canada, le festival du printemps, le Great Canadian Birthday Party, des rencontres avec des visiteurs de l'Inde, des activités sportives, des classes de danse (danses tant indiennes classiques qu'occidentales) et autres.

De plus, l'Association présente tous les quinze jours à la radio et la télévision des émissions destinées à porter à l'attention du spectateur et de l'auditeur certains aspects de la culture indienne et à se centrer sur des questions pouvant intéresser toute la communauté.

L'aménagement futur dans la Région de la Capitale nationale préoccupe énormément notre association. Il importe que la Région de la Capitale nationale reflète le tissu multiculturel de cette société. Des personnes aux origines et aux langues ethno-culturelles diverses ont contribué énormément à l'enrichissement et à l'amélioration de toute la société canadienne. Il est important que leurs contributions soient reconnues.

L'Association Inde-Canada, au nom de la communauté indienne, après avoir beaucoup réfléchi et discuté sur le sujet, se permet de présenter les propositions suivantes au Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur la Région de la Capitale nationale.

Le président et les membres du comité exécutif de cette association désirent remercier le Comité mixte de leur avoir fourni l'occasion de présenter leurs opinions sur l'aménagement futur de la région de la Capitale nationale.

[Text]

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you very much, Mrs. Subramanian.

Mrs. Subramanian: I will put the brief now.

It has been proposed that a full life-size statue of Mahatma Gandhi be placed in a prominent public area, such as a recreation park or city square. It is felt that in recent times few can surpass the contributions made by Mahatma Gandhi towards peace and humanitarianism. Perhaps, in his message of love, goodwill, and secularism is contained the answers to many of the problems of our modern world. His teachings could be a guiding beacon for peace on earth and goodwill among men. Mahatma Gandhi's writings, unfortunately, are being forgotten. This, his statue, will be an attempt to make people of all backgrounds at least think of him. In view of the current concern about the conservation of the environment, the following quotation from Gandhi's writings may be inscribed at the bottom of the statue: The earth can provide people's needs but not people's greed. Quotations from the writings of other eminent men on Gandhi may be added, if possible.

It is felt that the Canadian society at large is not aware of the positive contributions made by immigrants, and Canadian citizens from India, in almost all walks of life. The distinctive culture that we have brought with us as our cherished heritage allows us to integrate, quietly and peacefully, into the multicultural Canadian milieu. Perhaps no other a person than Mahatma Gandhi symbolizes that basic aspect of Indian character that is founded on simplicity, peace, and above all, nonviolence. This can be substantiated, for instance, by an almost total absence of crime involving violence within the East Indian community anywhere in Canada or the United States.

• 1600

The above proposal combined with the following will perhaps help promote goodwill, integration and assimilation amongst the peoples of all ethnic backgrounds. This will also serve as an exemplary precedent for other cities like Toronto, Vancouver and Montreal where perhaps there is even greater need to heed Mahatma Gandhi's teachings.

The two other proposals we have to make are:

Establishment of an "India Hall" or "India Wing" at the National Art Gallery or the National Library to display objects of art from India. Tough art in India was closely interwoven with religion, secular art most certainly exists. Carefully selected exhibits would fill the gaps in the aesthetic experience of all Canadian people. India's contribution to the cultural stock of the world should not be overlooked. Further, this addition will bring about a better balance between cultures represented through exhibits.

Establishment of a meditation hall in an appropriate environment like a multicultural recreation park. The hall, in other words an ASHRAM, or an abode of peace, should provide adequate expressions of the Indian temple architecture outside, and decorated inside in a secular manner that would provide tranquility and relaxation to the mind.

[Interpretation]

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, madame Subramanian.

Mme Subramanian: Passons aux propositions.

Il a été proposé qu'une statue grandeur nature du Mahatma Gandhi soit placée dans un lieu public important, tel un parc récréatif ou un square. Nous estimons qu'au cours de la récente période, rares sont ceux qui surpassent le Mahatma Gandhi pour ce qui est des contributions à la paix et à l'humanitarisme. Dans son message d'amour, de bonne volonté et de laïcité se trouvent peut-être les réponses à un bon nombre de problèmes de notre monde moderne. Ses enseignements pourraient nous éclairer pour établir la «paix sur la terre et la bonne volonté parmi les hommes». Les écrits du Mahatma Gandhi, malheureusement, tombent dans l'oubli. Par cette statue, on essaierait d'amener des personnes de toutes origines à penser à lui du moins. Étant donné la préoccupation actuelle au sujet de la conservation de l'environnement, la citation suivante, tirée des écrits de Gandhi, peut être inscrite au bas de la statue—«La terre peut satisfaire les besoins mais non pas la cupidité des hommes.» Des citations sur Gandhi, tirées des écrits d'autres hommes éminents, peuvent être ajoutées si possible.

Nous croyons que la société canadienne n'est en général pas consciente des contributions positives faites par les immigrants et les citoyens canadiens venant de l'Inde, et ce, dans presque tous les milieux. La culture distincte que nous avons amenée avec nous et qui constitue notre patrimoine chéri, nous permet de nous intégrer, calmement et dans la paix, au milieu canadien multiculturel. Peut-être le Mahatma Gandhi est-il le seul à pouvoir symboliser l'aspect fondamental du caractère indien qui est fait de simplicité, de paix et par-dessus tout, de non-violence. On peut le prouver, par exemple, par l'absence pratiquement totale de crimes commis avec violence au sein de la communauté indienne partout au Canada ou aux États-Unis.

La proposition ci-dessus, alliée à ce qui suit, aidera peut-être à promouvoir la bonne volonté, l'intégration et l'assimilation des peuples de toutes les origines ethniques. Elle servira également de précédent exemplaire pour d'autres villes comme Toronto, Vancouver et Montréal, où les enseignements du Mahatma Gandhi seraient peut-être encore plus utiles.

Voici les deux autres propositions:

L'établissement d'un «hall indien» ou d'une «aile indienne» à la Galerie nationale ou à la Bibliothèque nationale pour exposer les objets d'art venus de l'Inde. Même si l'art en Inde était étroitement lié à la religion, il existe bel et bien un art laïc. Des œuvres soigneusement choisies combleraient les vides de l'expérience esthétique de la population canadienne. La contribution de l'Inde au bagage culturel du monde ne devrait pas être mésestimée. De plus, cette addition entraînera un meilleur équilibre entre les cultures représentées par les œuvres exposées.

La réaction d'un hall de méditation dans un milieu approprié, comme un parc récréatif multiculturel. Le hall, en d'autres termes un ASHRAM, ou une demeure de paix, devrait arborer l'architecture des des temples indiens à l'extérieur et devrait être décoré à l'intérieur dans un style laïc qui assurerait la tranquillité et la relaxation de l'esprit.

[Texte]

The India-Canada Association will endeavour to provide ample guidance for securing technical expertise for the above proposals.

Thank you very much.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you very much, Madam. I want to congratulate you on your brief. I believe you are the only group that represents the many cultural groups in Canada which has come before the Committee.

Time and time again the point has been made that Ottawa and the national capital in general should reflect not only the two official languages of Canada, but also the cultures of the many people that make up Canada. Therefore we are very happy to have the suggestions from you today.

If there is anything unclear in the brief presented before us that any of the members of the Committee would like to clarify, please feel free to do so. As soon as the printed issue of the Proceedings are ready, if you wish, we will be happy to let you have a copy of them. In the meantime, then, in the name of the Committee I would like to thank you very much for coming before the Committee, and we will certainly be including in our considerations this important question of multiculturalism in the national capital.

Gentlemen of the Committee, we have a small item of housekeeping which perhaps we should take care of forthwith, if you do not mind. You will recall that the Committee decided that those briefs that were sent in to us by people who did not particularly want to appear before us, that these briefs should be appended to some of our Proceedings. Since our proceedings today were relatively short, perhaps you would agree that we append them. They are Exhibits H to Y inclusive. If I could have a motion that effect.

Mr. Darling: I so move.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Very good, then Mr. Darling has moved:

that the letters and briefs received from the individuals on this list before me from Exhibits H to Y inclusive be filed as exhibits with the Joint Clerk of the Committee.

Motion agreed to.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Gentlemen of the Committee, the next meeting, as the House does not sit on Thursday, on we have arranged for a meeting tomorrow afternoon. You will recall that members wanted to have a look at the new «schéma d'aménagement» of the Communauté régionale de l'Outaouais, so we have asked Mr. Séguin to come before us tomorrow afternoon in order to do that. So, if there is nothing further today...

Mr. Lefebvre: If I could have the floor for a couple of minutes only. I was checking through my files a few days ago and I found that we have received now as members of this Committee about four and a half feet thick of documents, charts, catalogues, books, briefs and everything you want to call it. I do not know how the other members feel but I certainly would like to see if some arrangements could be made so that the members of this Committee can refresh their memories from time to time without going through four and a half feet of documents.

[Interprétation]

L'Association Inde-Canada s'efforcera de donner toutes les directives voulues pour la réalisation technique des propositions susmentionnées.

Merci beaucoup.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci beaucoup madame. Permettez-moi de vous féliciter pour le contenu de votre mémoire. Si je ne m'abuse, vous êtes le seul groupe qui représente les nombreux groupes culturels du Canada à se présenter devant le Comité.

A plusieurs reprises, il a été dit qu'Ottawa et la région de la capitale nationale doit refléter non seulement les deux langues officielles du Canada, mais aussi les cultures de tous les peuples qui composent le Canada. Nous sommes donc heureux de recevoir vos propositions aujourd'hui.

Que les membres du Comité se sentent très à l'aise s'ils désirent poser des questions sur le contenu du mémoire de l'Association Inde-Canada. Aussitôt que les procès-verbaux et témoignages de la séance d'aujourd'hui seront terminés, nous vous en ferons tenir copie. Au nom des membres du Comité, permettez-moi de vous remercier d'avoir témoigné devant le Comité aujourd'hui et soyez assurés que nous tiendrons compte de vos considérations sur toute la question du multiculturalisme dans la capitale nationale.

Messieurs les membres du Comité, avec votre permission, nous passerons à des questions administratives. Il y a quelque temps, le Comité a décidé d'imprimer en annexe aux procès-verbaux et témoignages du Comité les mémoires de toutes les personnes qui ne demandaient pas de comparaître devant le Comité. Puisque la séance d'aujourd'hui a été relativement courte, convenez-vous d'imprimer les dits mémoires en annexe? Il s'agit des documents H à Y inclusivement. Il me faut une motion à ce sujet.

M. Darling: J'en fais la proposition.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): M. Darling propose:

Que les lettres et mémoires reçus des individus dont les noms paraissent sur la liste devant moi, les documents H à Y inclusivement, soient versés comme pièces justificatives auprès du coffre-fort du Comité.

La motion est adoptée.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Messieurs les membres du Comité, puisque la Chambre ne siège pas jeudi, la prochaine séance du Comité aura lieu demain après-midi. Les membres du Comité ont demandé d'étudier le nouveau «schéma d'aménagement» de la Communauté régionale de l'Outaouais. M. Séguin comparaitra devant nous demain après-midi afin de nous exposer son plan d'aménagement. Ce sera tout pour aujourd'hui si...

M. Lefebvre: Puis-je avoir la parole pour quelques minutes seulement? L'autre jour, en parcourant mes dossiers, j'ai constaté avoir reçu comme membre de ce Comité, quatre pieds et demi de documents, de graphiques, de catalogues, de livres et de mémoires. Je ne connais pas la réaction des autres membres du Comité à cet égard. Quand à moi, j'aimerais que l'on prenne des dispositions qui permettent aux membres du Comité de consulter occasionnellement ces documents sans avoir à fouiller dans un dossier de quatre pieds et demi.

[Text]

[Interpretation]

• 1605

Could there not be a catalogue made up with maybe a one or two-page summary of each brief in the order that they appeared in this Committee outlining, alphabetically or something, so that we could have perhaps a 200-page document rather than going through thousands and thousands of pages? I do not know how we are ever going to come to study, Mr. Chairman, at the end of 45 or 50 meetings—how we are ever going to be able to bring forth some kind of report. It is going to take weeks just to read over the documents.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Yes, Mr. Lefebvre, that is a very good thought. Mr. Christopher has been preparing brief resumés of the briefs. We had discussed at our luncheon meeting that what we would like very much to do is to be able to digest all of these and have them in an orderly fashion. I believe Mr. Christopher is working on that at the moment so that we get the whole thing in an orderly way. Then in September we will take one or two days away from here in a quiet area where we can digest it and discuss them together and think about it, in order to present an initial report based on the evidence we have heard from the witnesses coming before us. So if we can leave it at that for the moment, throughout the summer Mr. Christopher will be working on it. He will be in constant touch with the Joint Chairmen throughout the summer on this project.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, is that September on after the House resumes?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): We thought at our luncheon meeting that September would be a good time, particularly if the House is not sitting because this would give us an opportunity to spend a full day or a full two days just doing that.

Mr. Ellis: I intend to be away in September, however.

Mr. Isabelle: Mr. Chairman, you said being the national voyageur you could be here for that meeting.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Oh, there is no question about it. I shall be here for the meeting.

Mr. Isabelle: What is wrong with having that meeting later on in the fall at the beginning of October when the House is sitting.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Maybe it is because we travel when the House is in session.

Mr. Isabelle: Excuse me. Is that what you had in mind?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): No. I am just making jokes.

Mr. Ellis: I intend to travel when the House is not in session. I do not have many chances to travel when the House is in session. I would rather see us do this when the House is in session.

An hon. Member: Right.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Well, of course, we do not know when the House is going to reconvene.

Serait-il possible de constituer un catalogue qui comprenne un résumé de chacun des mémoires déposés devant ce Comité. Je propose que ce catalogue soit préparé selon l'ordre alphabétique. Nous disposerons alors d'un document de 200 pages et non de plusieurs milliers de pages. Monsieur le président, je me demande comment le Comité s'y prendra, suite à 45 ou 50 séances, pour rédiger un rapport qui se tienne. Il faudra des semaines ne serait-ce que pour relire tous les documents.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Monsieur Lefebvre, vous avez bien raison. M. Christopher a préparé de brefs résumés des mémoires. Nous avons justement discuté de cette question au déjeuner ce midi. Tous souhaitent l'établissement d'un certain ordre dans tous ces documents. M. Christopher y travaille présentement. Je crois qu'en septembre, il serait bon que les membres du Comité s'éloignent de la capitale pour essayer d'assimiler toutes ces données, en discuter entre eux, et rédiger un rapport préliminaire fondé sur les témoignages entendus aux séances du Comité. Pour le moment, nous devons attendre que M. Christopher achève son travail d'organisation, ce qu'il fera au cours de l'été. Il se mettra alors en rapport avec le coprésident.

Mr. Ellis: Monsieur le président, ce projet est-il pour septembre ou après la reprise des travaux de la Chambre?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Nous avons décidé ce midi que septembre serait un bon moment, surtout si la Chambre ne siège pas. Cela nous donnerait l'occasion de passer un jour ou deux à étudier tous ces documents.

Mr. Ellis: J'ai l'intention de m'absenter au mois de septembre.

Mr. Isabelle: Monsieur le président, vous qui êtes notre voyageur national, prévoyez-vous être ici en septembre?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Sans aucun doute, je serai présent à cette rencontre.

Mr. Isabelle: Quel inconvénient y a-t-il à tenir cette réunion plus tard à l'automne ou au début d'octobre?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Peut-être est-ce parce que nous voyageons lorsque la Chambre siège.

Mr. Isabelle: Excusez-moi. Est-ce à cela que vous songiez?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Non, je plaisantais.

Mr. Ellis: Puisque j'ai très peu l'occasion de voyager lorsque la Chambre siège, j'ai l'intention de le faire durant les vacances parlementaires. Je préférerais que notre rencontre ait lieu après la reprise.

Une voix: En effet.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Vous savez comme moi que personne ne connaît la date de la rentrée.

[Texte]

Mr. Ellis: We are supposed to know.

M. Clermont: Je crois monsieur le coprésident, qu'il est important de savoir quand la Chambre des communes va ajourner ses travaux et quand elle les reprendra. Je pense qu'après cela nous pourrions prendre une décision, avant de partir.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Justement, justement. Ce serait très difficile de prendre une décision maintenant. Peut-être pourrions nous alors trouver des dates qui conviennent à la majorité. Naturellement il n'est jamais possible de plaire à tout le monde, mais nous essaierons. We are such a democratic organization that we always try to...

Mr. Darling: Mr. Chairman, there is one date set now. It is the week of September 20.

Mr. Lefebvre: That depends when we get out of here.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): For what is that?

Mr. Darling: I thought there was a trip set up for us to go to the capital of the United States. There was a tentative date.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): I am not aware of that.

Mr. Isabelle: So you are okay now for your plans for the future.

Mr. Darling: To fit this in between trips.

• 1610

Mr. Lefebvre: Mr. Chairman, on a point of order. Will you be giving us more details between now and the next two meetings? We are having two more meetings I understand?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Yes, I hope that we know by our meeting next week when the House is going to adjourn. One never knows until an hour before it adjourns, or sometimes even five minutes.

M. Clermont: La semaine prochaine.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Ah! Oui. Is there a consensus among the group that you would prefer to have this kind of meeting only after the House resumes?

Mr. Darling: I would, yes.

Some hon. Members: Yes.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Well we will have to think about it in that context, unless we do not sit for a long time. It is possible that if we are here...

Senator McDonald: Mr. Chairman, it seems to me that you can make a much more rational decision with regard to the meetings that you are talking about once we know when the House is going to recess and when it will be recalled.

[Interprétation]

M. Ellis: Nous devrions le savoir.

Mr. Clermont: Mr. Chairman, I think it is important for us to know when the House of Commons will adjourn and when it will reconvene. It will then be easier for us to decide when we should meet.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): How right you are! It is very difficult to decide anything right now. We could possibly find some dates to accommodate the majority of the members of the Committee. Naturally, it is impossible to please everybody, but we will try. La démocratie de notre organisation exige que nous essayions de...

M. Darling: Monsieur le président, nous avons déjà fixé une date durant la semaine du 20 septembre.

M. Lefebvre: Cela dépend de la date de l'ajournement.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): De quoi s'agit-il?

M. Darling: Je croyais que nous avions fixé une date approximative pour la visite de la capitale des États-Unis.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Je n'étais pas au courant.

M. Isabelle: Vous pouvez donc faire des projets pour l'avenir.

M. Darling: Vous pouvez fixer les dates entre celles des voyages.

M. Lefebvre: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous donnerez-vous plus de détails d'ici les deux prochaines réunions? Si je ne m'abuse, deux réunions sont encore prévues?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Oui, j'espère que d'ici notre prochaine réunion nous connaîtrons la date d'ajournement de la Chambre. On n'est jamais sûr de rien plus d'une heure avant l'ajournement ou même cinq minutes parfois.

Mr. Clermont: Next week.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Oh! Yes. Êtes-vous unanimes à préférer que nous ayons ce genre de réunion seulement après la reprise parlementaire?

M. Darling: Certainement.

Des voix: Oui.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Nous devons donc y réfléchir dans cette perspective à moins que nous ne siégions longtemps. Il est possible que si nous sommes ici...

Le sénateur McDonald: Monsieur le président, il me semble que vous pourrez prendre une décision beaucoup plus raisonnable quant à ces réunions lorsque nous saurons à quelle date la Chambre ajourne et à quelle date elle reprend.

[Text]

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Right.

Senator McDonald: I think it would be fine to defer the decision for a few days, it might result in a better decision.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Very good.

So if there is nothing further then we will adjourn until tomorrow afternoon at 3:30 in this room.

[Interpretation]

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Exactement.

Le sénateur McDonald: Il serait bon de différer cette décision pendant quelques jours afin de la prendre en toute connaissance de cause.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Très bien.

S'il n'y a rien d'autre nous levons donc la séance jusqu'à demain après-midi 15 h 30, dans cette même pièce.

APPENDIX "NCR-43"

HOSTELLING - NATIONAL CAPITAL REGION

The Canadian Youth Hostel Association began 41 years ago when Catherine and Mary Barclay, Calgary school teachers, established the first youth hostel at Bragg Creek, Alberta.

There are now more than 56 permanent youth hostels across Canada today. They range from a mountain cabin in Alberta to the historic Nicholas Street Jail in Ottawa.

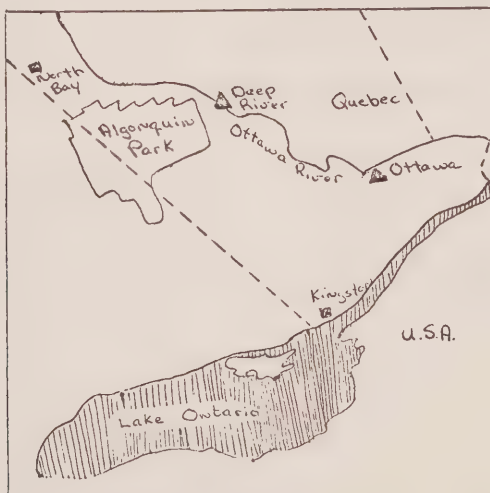
The Canadian Youth Hostel Association is a chartered, non-profit, recreational and educational organization with more than 30,000 members. We are affiliated with the International Youth Hostel Federation and 5,000 hostels throughout the world.

Based on the Constitution of the IYHF, our aims are:

" ... to help all, but especially young people to a greater knowledge, care and love of the countryside, and an appreciation of the culture values of towns and cities, and to a better understanding of the world and its peoples; to promote outdoor activities, educational and recreational travel for youth; to provide hostels for them; simple overnight accommodation in scenic and historic areas and to assist them in their travels at home and abroad."

The CYHA is continuing its efforts to better serve travelling youth and to fulfill the ever-increasing requirements for accommodation, outdoor recreation and education in Canada.

Conceived in 1972, the National Capital Region of the CYHA officially came into being a year later with the hostel opening of the historic Nicholas Street Jail by H.R.H. Prince Philip, Duke of Edinburgh.



Reasons for Expansion in the National Capital Region(a) Recreation

Recreation programming in the past has been the responsibility of the membership, but as the number of members interested in group recreation has expanded, the canoe, cross-country skiing, snowshoe, cycle and hiking trips have required more staff organization, leadership training, coordination and publicity.

The steady growth of this association is due in part to a general broadening in the range of public interests. Whereas there will always be a special demand for canoe, cycle, ski clubs, etc. the CYHA can provide all these activities under the roof of one organization, thereby enabling members to participate in a variety of programs.

Hostels expand the potential for outdoor recreation educational activities. Overhead is kept to a minimum by dormitory accommodation, thereby bringing weekend and week-long recreation trips, especially in this Olympic year, within the reach of many Canadians, and visitors. Hostels allow the youth of all nations and all walks of life the opportunity to see Canada, exchange their experiences and share their cultures in an environment conducive to sharing and helping and at a price that does not preclude any strata of our society. Increased interest places a greater demand on existing programs and facilities, subsequently new development is becoming increasingly necessary. For the CYHA to respond effectively, it is imperative that we obtain additional hostels in this National Capital Region.

Proposals by CYHA for this Committee

The following basic points are just a few ways in which this committee should get involved:

- . recognition of hostelling in the IYHF tradition
- . Federal Government help for capital funding
- . conditional grants
- . land lease or land grants
- . provincial parks hostels
- . operational and/or staff funding on a decreasing grant basis
- . adoption of IYHF hostel road signs, recognized by the United Nations

APPENDIX A

Breakdown of Overnights by Country of Origin

Algeria	1	Spain	25
Argentina	3	Sweden	9
Australia	268	Switzerland	113
Austria	36	Thailand	3
Belgium (1)	48	Tunisia	131
Belgium (2)	25	Iran	53
Czechoslovakia	2	South Africa	15
Denmark	22	Puerto Rico	2
England & Wales	860	Mexico	6
Finland	10	Bahama	2
France	387	<u>NONMEMBER ASSOCIATIONS</u>	
Germany	377	Brazil	10
India	4	Turkey	2
Ireland N	49	South Africa	12
Ireland S	9	Ethiopia	1
Israel	22	Colombia	2
Italy	49	Nigeria	1
Japan	99	<u>OTHERS</u>	
Luxembourg	1	Ghana	4
Malaysia	10	Jamaica	3
Morocco	11	Mexico	37
Netherlands	99	CANADA	10,850
New Zealand	76	U.A.R.	3
Norway	5	U.S.A.	2,319
Poland	5		
Portugal	2		
Scotland	40		

APPENDIX "NCR-44"

BRIEF FROM:

THE OTTAWA-CARLETON DAY CARE ASSOCIATION

TO:

THE JOINT CHAIRMEN AND MEMBERS OF THE SPECIAL JOINT COMMITTEE ON THE NATIONAL
CAPITAL REGION

JUNE 11, 1976

Gentlemen:

As Vice-president of the Ottawa-Carleton Day Care Association, I have been asked to appear before this Committee to make recommendations, on behalf of that Association, with respect to the proper responsibilities of the Federal Government regarding the provision of day care facilities within the National Capital Region.

The terms of reference of this Association make it inappropriate for us to suggest changes in the structure and/or administration of federal agencies within the Capital area. Nevertheless, we feel that the federal government, as principle employer in the National Capital and in keeping with its obligations as a 'model' employer, should assume some degree of responsibility for the provision of quality, accessible day care facilities in this National Capital community.

As a means of prefacing our recommendations, the Association would like the Committee to bear in mind the following points:

1. The National Capital is intended to represent and embody the most desirable and exemplary aspects of the Canadian way of life. It goes without saying that the availability of quality, affordable day care is an integral component

of a healthy and vibrant community.

2. The Government of Canada has recognized, through its implementation of the Royal Commission on the Status of Women and through its commitment to the principles of International Womens Year, the value of the participation of women in the Canadian workplace.
3. The Government of Canada, via the Public Service Commission, has demonstrated its commitment to the principle of equal opportunity for all women to participate - equally - in employment.
4. Lengthy absences from the workforce, such as those required of a parent who must remain in the home to raise a young family from birth to school age, may seriously disrupt the career path of that individual thereby jeopardizing his/her opportunities for professional development.
5. The Government of Canada is the largest employer in the National Capital Region accounting for some 30% of all employed persons. Many of these are parents of young children requiring some form of day care services.

On the basis of these precepts, the Ottawa-Carleton Day Care Association

maintains that it is the responsibility of the federal government to ensure the availability of adequate, quality, affordable day care facilities within the National Capital Region. The Association recommends that this responsibility be realized in the following manner:

1. The allocation of federal moneys to municipalities within the N.C.R. to be designated for the development of additional child care facilities in our National Capital. The amount of money so allocated might be based on a statistical estimate of the number of working mothers within the National Capital Region who are employed by the federal public service.
2. The provision of capital grants to existing day care agencies for the construction and/or acquisition of large-scale play equipment and for the design and development of outdoor play facilities.
3. The allocation, through the National Capital Commission, of appropriate, federally-owned buildings for use by child care agencies.

In conclusion, the members of this Association would like to emphasize their support for the commitment this government has made towards creating a society in

which each and every individual is afforded an equal opportunity to participate.

Furthermore, this Association will work, with the government and its agencies, to ensure that the National Capital Region is a place of which all Canadians may be proud.

May I express, to the members of this Committee, my Association's appreciation of your attention in this matter. Thank you.

APPENDIX "NCR-45"

A brief to the
SPECIAL JOINT COMMITTEE
of the Senate and of the House of Commons
on the
NATIONAL CAPITAL REGION

SUBMITTED BY
INDIA CANADA ASSOCIATION
OTTAWA VALLEY
JUNE, 1976
PRESIDENT: Jaya Subramaniam
BRIEF SUB COMMITTEE
Mahendra Vyas
Dr. Ram Sahi
Harish Gupta

INTRODUCTION

The India Canada Association of Ottawa Valley is a non-profit registered organization which was formed on January 26, 1959. At that time, about forty families of East Indian origin were resident in Ottawa, while today there are well over one thousand families living in the Capital area.

The Association primarily caters to the interests of this community, but membership is open "to anyone who subscribes to the aims and objectives of the Association".

A basic objective of the Association, as spelled out in Article 3(a) of the constitution is "to contribute to the enrichment of Canada -

- (i) by encouraging members to achieve full participation in Canadian Society.
- (ii) by nurturing Indian identity, and
- (iii) by creating awareness of the contribution of the people of Indian ethnic origin to Canadian multiculturalism through suitable programs.

In order to meet the above objective, the Association undertakes a number of activities throughout the year. Some of these are: celebration of certain religious and national festivals, educational classes, cultural programs, participation in local community activities such as Metres For Millions Walk, Festival Canada, Spring Festival, Great Canadian Birthday Party, meetings with visitors from India, sports activities, dance classes (both Indian classical and western ballroom), and others.

In addition to these projects, the Association presents bi-weekly programs on television and radio which are designed to bring to the attention of viewers certain aspects of Indian culture, and to focus on matters of interest to the community.

The future development of the National Capital Region is of great concern

to this Association. It is important that the National Capital Region reflect the multicultural framework of this society. People of various ethno-cultural backgrounds and languages have contributed tremendously to the enrichment and betterment of the total Canadian Society. It is important that their contributions be recognized.

The India Canada Association, on behalf of the East Indian Community, after much thought and discussion on the subject, is taking the liberty of advancing the following suggestions for the scrutiny and consideration of the Joint Committee of the Senate and of the House of Commons, on the National Capital Region.

The President and the members of the executive committee of this Association wishes to thank the Joint Committee for this opportunity given to them to make representations on the future development of the National Capital Region.

X ----- X ----- X

TEXT OF THE BRIEF
ON THE
NATIONAL CAPITAL REGION

1. It has been proposed that a full life-size statue of Mahatma Gandhi be placed in a prominent public area, such as a recreation park or city square. It is felt that in recent times few can surpass the contributions made by Mahatma Gandhi towards peace and humanitarianism. Perhaps, in his message of love, goodwill and secularism is contained the answers to many of the problems of our modern world. His teachings could be a guiding beacon for "peace on earth and goodwill among men". Mahatma Gandhi's writings, unfortunately, are being forgotten. And this, his statue, will be an attempt to make people of all backgrounds to, at least, think of him. In view of the current concern on conservation of the environment, the following quotation from Gandhi's writings may be inscribed at the bottom of the statue - "The earth can provide people's needs but not people's greed". Quotations from the writings of other eminent men on Gandhi may be added if possible.

It is felt that the Canadian Society at large is not aware of the positive contributions made by immigrants and Canadian Citizens, from India, in almost all walks of life. The distinctive culture that we have brought with us as our cherished heritage allows us to integrate, quietly and peacefully, into the multi-cultural Canadian milieu. Perhaps no other a person than Mahatma Gandhi symbolizes that basic aspect of Indian character which is founded on simplicity, peace and above all, non-violence. This can be substantiated, for instance, by almost total absence of crime involving violence within the East Indian Community anywhere in Canada or the United States.

The above proposal, combined with the following, will perhaps help promote goodwill, integration and assimilation amongst the peoples of all ethnic

backgrounds. This will also serve as an exemplary precedent for other cities like Toronto, Vancouver and Montreal, where perhaps, there is even greater need to heed Mahatma Gandhi's teachings.

The two other proposals are:

2. Establishment of an "India Hall" or "India Wing" at the National Art Gallery or the National Library to display objects of Art from India. Though art in India was closely interwoven with religion, secular art most certainly exists. Carefully selected exhibits would fill the gaps in the aesthetic experience of all Canadian people. India's contribution to the cultural stock of the world should not be overlooked. Further, this addition will bring about a better balance between cultures represented through exhibits.

3. Establishment of a meditation hall in an appropriate environment, like a multicultural recreation park. The hall, in other words an ASHRAM*, should provide adequate expressions of the Indian temple architecture outside, and decorated inside in a secular manner that would provide tranquility and relaxation to the mind.

The India Canada Association will endeavour to provide ample guidance for securing technical expertise for the above proposals.

X ----- X ----- X

* abode of peace

APPENDICE «NCR-43»

LES AUBERGES DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Il y a 41 ans naissait l'Association canadienne des Auberges de jeunesse, lorsque Catherine et Mary Barclay, enseignantes de Calgary, ouvrirent la première auberge de jeunesse à Bragg Creek (Alberta).

Il existe maintenant plus de 56 auberges de jeunesse, ouvertes en permanence d'un bout à l'autre du Canada, depuis une cabane dans les montagnes de l'Alberta jusqu'à la prison historique de la rue Nicholas, à Ottawa.

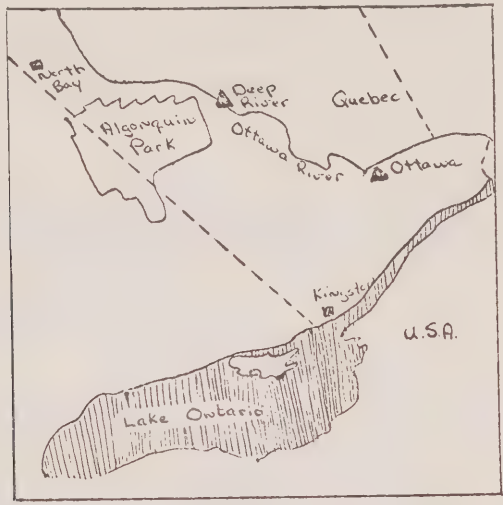
Notre Association, qui regroupe plus de 30,000 membres, est un organisme à charte qui oeuvre dans un but non lucratif à des fins récréatives et éducatives. Nous sommes affiliés à la Fédération internationale des Auberges de jeunesse et à 5,000 auberges de par le monde.

Les objectifs de FIAJ, tels qu'exprimés dans notre Constitution, sont les suivants:

"...aider tout le monde, mais surtout les jeunes, à mieux connaître, protéger et aimer les campagnes, et à savoir apprécier les valeurs culturelles des villes et des cités, pour une meilleure compréhension du monde et des peuples qui l'habitent; promouvoir les activités de plein air et les voyages de loisir et éducatif pour les jeunes et leur fournir des auberges où ils seront accueillis en toute simplicité pour une nuit, en des endroits à caractère historique et esthétique et enfin, leur venir en aide dans leurs voyages chez eux et à l'étranger."

L'ACAJ maintient ses efforts pour donner un meilleur service aux jeunes qui voyagent et pour répondre aux exigences sans cesse croissantes d'hébergement, de loisirs en plein air et d'éducation au Canada.

Conçue en 1972, la section de la Région de la Capitale nationale de l'ACAJ vit le jour l'année suivante, avec l'ouverture de la prison historique de la rue Nicholas par S.E.R. le prince Philippe, Duc d'Edimbourg.



Programmes récréatifs des auberges

Deep River:	.cyclisme .nage .canotage .orientation à la boussole .excursions
Prison de la rue Nicholas:	.cours d'alpinisme, de ski de fond, de canotage, de voyages à l'étranger, etc. .patin .soirées cinématographiques .orientation en ville .visites guidées .soupers internationaux .bridge .voyages sur place pour camping d'hiver et d'été, orientation à la boussole, etc.
Bureau régional (prison):	.boutique de sports de plein air .vols nolisés

(Nota Bene: Ces divers programmes, y compris l'entretien des installations, sont patronnés et organisés par des membres volontaires).

Intérêt pour les auberges

Pendant la première année d'opération, 16,125 personnes se sont inscrites pour une nuit. L'auberge de la prison de la rue Nicholas joue ici un rôle exemplaire, ayant démontré indiscutablement le besoin d'une auberge dans la Capitale nationale. Dans toute l'Amérique du Nord, elle ne cède la première place qu'à une autre auberge du point de vue des jeunes hébergés.

Tableau comparatif des prix (pour une nuit)

<u>Année</u>	<u>Auberge de la rue Nicholas</u>	<u>YM-YWCA</u>	<u>Hôtel</u>
1974	1.50	12.00	17.50
1975	2.00	14.00	19.00
1976	2.50	16.00	21.00

Besoins d'accroissement dans la Région de la Capitale nationalea) Programmes de loisirs

Au début, l'organisation des loisirs était la responsabilité des membres, mais vu le nombre croissant de membres intéressés à des loisirs en groupes, les excursions en canoë, en skis de fond, en raquettes, en bicyclette ou à pied ont exigé plus de personnel, d'entraînement au leadership, d'organisation coordonnée et de publicité.

La croissance continue de cette Association est due en partie à un élargissement général des intérêts du public. Bien que les clubs de canotage, de cyclisme et de skis continueront à répondre à des besoins spéciaux, l'ACAJ rend possible l'exercice de toutes ces activités au sein d'une seule organisation, ce qui permet aux membres de prendre part à toute une variété de programmes.

Les auberges favorisent la croissance d'activités éducatives et récréatives de plein air. Grâce à des chambres-dortoirs, les frais généraux sont réduits au minimum, ce qui permettra, surtout en cette année des Olympiques, à de nombreux Canadiens et à des visiteurs, de se payer des voyages récréatifs de fin de semaine et même de semaines entières.

Grâce aux auberges, des jeunes de tous les pays et de toutes les couches de la société ont l'occasion de voir le Canada, de mettre en commun leurs expériences et leurs cultures, dans une atmosphère qui porte au partage et à l'entraide, et tout cela à des prix qui n'excluent absolument personne. Un intérêt accru imposera des exigences plus lourdes aux programmes existants et aux installations, et entraîne de plus en plus le besoin de développements nouveaux. Pour que notre association puisse y répondre efficacement, il nous faut absolument obtenir d'autres auberges en cette Région de la Capitale nationale.

Proposition de l'ACAJ au Comité

Le Comité pourrait se saisir de cette question en considérant, par exemple, les points suivants:

- . reconnaissance des auberges selon la tradition de la Fédération internationale des Auberges de jeunesse
- . aide du gouvernement fédéral en capitaux investis
- . subsides conditionnels
- . location ou allocation de terrains
- . auberges de parcs provinciaux
- . financement pour le personnel ou les opérations selon un régime de subsides décroissants
- . adoption de la signalisation routière des auberges de la Fédération internationale, reconnue par les Nations-Unies

ANNEXE A

Détail de séjours d'une journée selon le pays d'origine

Algérie	1	Espagne	25
Argentine	3	Suède	9
Australie	268	Suisse	113
Autriche	36	Thaïlande	3
Belgique (1)	48)	Tunisie	131
Belgique (2)	25)	Iran	53
Tchécoslovaquie	2	Afrique du Sud	15
Danemark	22	Porto Rico	2
Grande-Bretagne et Pays de Gales	860	Mexique	6
Finlande	10	Bahama	2
France	387	<u>ASSOCIATIONS NON MEMBRES</u>	
Allemagne	377	Brésil	10
Inde	4	Turquie	2
Irlande du Nord	49	Afrique du Sud	12
Irlande du Sud	9	Ethiopie	1
Israël	22	Colombie	2

Italie	49	Nigeria	1
Japon	99	AUTRES	
Luxembourg	1	Ghana	4
Malaisie	10	Jamaïque	3
Maroc	11	Mexique	37
Pays-Bas	99	CANADA	10,850
Nouvelle Zélande	76	U.R.A.	3
Norvège	5	Etats-Unis	2,319
Pologne	5		
Portugal	2		
Écosse	40		

APPENDICE «NCR-44»

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR

L'ASSOCIATION DES GARDERIES DE JOUR D'OTTAWA-CARLETON

AUX COPRÉSIDENTS ET AUX MEMBRES DU COMITE MIXTE SPÉCIAL SUR LA
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

11 JUIN 1976

Messieurs,

En ma qualité de vice-président de l'Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton, on m'a demandé de comparaître devant ce Comité pour soumettre, au nom de l'Association, des recommandations portant sur les responsabilités du gouvernement fédéral en matière de services de garderies de jour dans la région de la Capitale nationale.

Le mandat de cette Association ne lui permet pas de proposer des modifications aux structures ou à l'administration des organismes fédéraux dans la région de la Capitale. Néanmoins, nous considérons que le gouvernement fédéral, du fait qu'il constitue le principal employeur de la Capitale nationale et qu'il doit servir d'exemple aux autres employeurs, devrait prendre certaines responsabilités pour que des services efficaces et accessibles de garderies de jour puissent être offerts à la population de la Capitale nationale.

En guise d'introduction à ses recommandations, l'Association aimerait porter à l'attention du Comité les points suivants:

1. La Capitale nationale est sensée représenter et réunir les aspects les plus souhaitables et exemplaires du mode de vie canadien. Il va sans dire que l'accessibilité de services efficaces et abordables de garderies de jour constitue un élément essentiel d'une collectivité saine et active.
2. Le gouvernement du Canada a reconnu par l'institution de la Commission royale d'enquête sur le statut de la femme et par son adoption des

principes de l'année internationale de la femme, la valeur de la participation féminine au marché du travail au Canada.

3. Le gouvernement du Canada, par l'entremise de la Commission de la Fonction publique, a démontré qu'il reconnaissait le principe selon lequel toutes les femmes devraient jouir des mêmes possibilités que les hommes de faire partie de la main-d'oeuvre active.
4. Des absences prolongées du milieu du travail, comme celles auxquelles sont forcés de se résoudre les parents qui doivent rester à la maison pour élever des enfants en bas âge, de la naissance à l'âge scolaire, peuvent menacer sérieusement les plans de carrière de ces personnes et compromettre ainsi leurs chances d'avancement au niveau professionnel.
5. Le gouvernement du Canada est le plus grand employeur de la région de la Capitale nationale puisqu'il embauche près de 30% de l'ensemble de la main-d'oeuvre active. Nombre de ses employés sont des parents d'enfants en bas âge qui doivent recourir à des services de garderies de jour.

A la lumière de ces faits, l'Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton soutient que le gouvernement fédéral a la responsabilité d'offrir des services adéquats, efficaces et abordables de garderies de jour dans la région de la Capitale nationale. L'Association recommande que le gouvernement s'acquitte de ses responsabilités en prenant les mesures suivantes:

1. L'allocation de subventions aux municipalités de la région de la Capitale nationale pour l'organisation de services additionnels de garderies dans

notre Capitale nationale. Les montants ainsi alloués pourraient être fixés en tenant compte du nombre de mères de la région de la Capitale qui sont employées par la Fonction publique fédérale.

2. L'octroi de subventions de mises de fonds aux services existants de garderies de jour pour la construction ou l'acquisition de matériel complet de jeu et la conception de même que la construction d'installations extérieures de jeu.
3. La location, par l'entremise de la Commission de la Capitale nationale, d'immeubles fédéraux appropriés qui seraient mis à la disposition de garderies d'enfants.

En conclusion, les membres de notre Association aimeraient exprimer leur appui au gouvernement dans son engagement de créer une société à laquelle tous auraient les mêmes chances de participer. De plus, l'Association travaillera en collaboration avec le gouvernement et ses organismes pour faire en sorte que la région de la Capitale nationale soit une entité dont tous les Canadiens pourront être fiers.

Au nom de mon Association, j'aimerais remercier les membres du Comité pour l'attention qu'ils portent à ce sujet. Merci.

APPENDICE «NCR-45»

Mémoire présenté au

COMITÉ MIXTE SPÉCIAL

du Sénat et de la Chambre des communes

sur la

RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALEPARL'ASSOCIATION INDE-CANADADE LA VALLÉE DE L'OUTAOUAISJUIN 1976

PRÉSIDENT: Jaya Subramaniam

SOUS-COMITÉ DU MÉMOIRE

Mahednra Vyas

Dr. Ram Sahi

Harish Gupta

INTRODUCTION

L'Association Inde-Canada de la Vallée de l'Outaouais est un organisme enregistré, à but non lucratif, qui a été formé le 26 janvier 1959. A l'époque, environ 40 familles originaires de l'Inde résidaient à Ottawa, tandis qu'aujourd'hui, on compte bien plus de mille familles dans la région de la Capitale.

L'Association veille surtout aux intérêts de cette collectivité, mais "toute personne qui souscrit aux buts et objectifs de l'Association" peut en devenir membre.

Un objectif fondamental de l'Association, défini dans le paragraphe 3(a) de la constitution, consiste à "contribuer à l'enrichissement du Canada -

- (i) en encourageant les membres à participer pleinement à la société canadienne.
- (ii) en conservant l'identité indienne, et
- (iii) en faisant prendre conscience de la contribution des personnes d'origine ethnique indienne, au multiculturalisme canadien, par des programmes appropriés.

Afin d'atteindre l'objectif susmentionné, l'Association organise un certain nombre d'activités pendant l'année. On peut citer entre autres, la célébration de certains festivals religieux et nationaux, les classes éducatives, les programmes culturels, la participation à des activités communautaires locales comme la Marche des millions, Festival Canada, le festival du printemps, le Great Canadian Birthday Party, des rencontres avec des visiteurs de l'Inde, des activités sportives, des classes de danse (danses tant indiennes classiques qu'occidentales) et autres.

De plus, l'Association présente tous les quinze jours à la radio et

la télévision des émissions destinées à porter à l'attention du spectateur et de l'auditeur certains aspects de la culture indienne et à se centrer sur des questions pouvant intéresser toute la communauté.

L'aménagement futur dans la Région de la Capitale nationale préoccupe énormément notre association. Il importe que la Région de la Capitale nationale reflète le tissu multiculturel de cette société. Des personnes aux origines et aux langues ethno-culturelles diverses ont contribué énormément à l'enrichissement et à l'amélioration de toute la société canadienne. Il est important que leurs contributions soient reconnues.

L'Association Inde-Canada, au nom de la communauté indienne, après avoir beaucoup réfléchi et discuté sur le sujet, se permet de présenter les propositions suivantes au Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur la Région de la Capitale nationale.

Le président et les membres du comité exécutif de cette association désirent remercier le Comité mixte de leur avoir fourni l'occasion de présenter leurs opinions sur l'aménagement futur de la région de la Capitale nationale.

TEXTE DU MÉMOIRE
SUR LA
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

1. Il a été proposé qu'une statue grandeur nature du Mahatma Ganhi soit placée dans un lieu public important, tel un parc récréatif ou un square. Nous estimons qu'au cours de la récente période, rares sont ceux qui surpassent le Mahatma Ganhi pour ce qui est des contributions à la paix et à l'humanitarisme. Dans son message d'amour, de bonne volonté et de laïcité se trouvent peut-être les réponses à un bon nombre de problèmes de notre monde moderne. Ses enseignements pourraient nous éclairer pour établir la "paix sur la terre et la bonne volonté parmi les hommes". Les écrits du Mahatma Ganhi, malheureusement, tombent dans l'oubli. Par cette statue, on essaierait d'amener des personnes de toutes origines à penser à lui du moins. Etant donné la préoccupation actuelle au sujet de la conservation de l'environnement, la citation suivante, tirée des écrits de Gandhi, peut être inscrite au bas de la statue - "La terre peut satisfaire les besoins mais non pas la cupidité des hommes." Des citations sur Gandhi, tirées des écrits d'autres hommes éminents, peuvent être ajoutées si possible.

Nous croyons que la société canadienne n'est en général pas consciente des contributions positives faites par les immigrants et les citoyens canadiens venant de l'Inde, et ce, dans presque tous les milieux. La culture distincte que nous avons amenée avec nous et qui constitue notre patrimoine chéri, nous permet de nous intégrer, calmement et dans la paix, au milieu canadien multiculturel. Peut-être le Mahatma Gandhi est-il le seul à pouvoir symboliser l'aspect fondamental du caractère indien qui est fait de simplicité, de paix et par-dessus tout, de non-violence. On peut le prouver, par exemple,

par l'absence pratiquement totale de crimes commis avec violence au sein de la communauté indienne partout au Canada ou aux Etats-Unis.

La proposition ci-dessus, alliée à ce qui suit, aidera peut-être à promouvoir la bonne volonté, l'intégration et l'assimilation des peuples de toutes les origines ethniques. Elle servira également de précédent exemplaire pour d'autres villes comme Toronto, Vancouver et Montréal, où les enseignements du Mahatma Gandhi seraient peut-être encore plus utiles.

Voici les deux autres propositions:

2. Etablissement d'un "hall indien" ou d'une "aile indienne" à la Galerie nationale ou à la Bibliothèque nationale pour exposer les objets d'art venus de l'Inde. Même si l'art en Inde était étroitement lié à la religion, il existe bel et bien un art laïc. Des oeuvres soigneusement choisies combleraient les vides de l'expérience esthétique de la population canadienne. La contribution de l'Inde au bagage culturel du monde ne devrait pas être mésestimée. De plus, cette addition entraînera un meilleur équilibre entre les cultures représentées par les oeuvres exposées.

3. Création d'un hall de méditation dans un milieu approprié, comme un parc récréatif multiculturel. Le hall, en d'autres termes un ASHRAM*, devrait arborer l'architecture des temples indiens à l'extérieur et devrait être décoré à l'intérieur dans un style laïc qui assurerait la tranquillité et la relaxation de l'esprit.

L'Association Inde-Canada s'efforcera de donner toutes les directives voulues pour la réalisation technique des propositions susmentionnées.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Youth Hostels Association:

Mrs. Joan Portal-Foster, Executive-Director.

From the Ottawa-Carleton Day Care Association:

Ms. Pat Steenberg, Vice-President.

Mr. Dave Hagerman, President.

From India-Canada Association:

Mrs. Jaya Subramanian, President.

De l'Association canadienne des auberges de jeunesse:

Madame Joan Portal-Foster, directeur exécutif.

De l'Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton:

Madame Pat Steenberg, vice-présidente.

M. Dave Hagerman, président.

De l'Association Inde-Canada:

Madame Jaya Subramaniam, présidente.

Issue No. 41

Wednesday, June 23, 1976

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets
Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Fascicule n° 41

Le mercredi 23 juin 1976

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets
M. Ralph W. Stewart, député

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Special Joint Committee of
the Senate and of
the House of Commons on the*

National Capital Region

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité mixte spécial
du Sénat et de
la Chambre des communes sur la*

Région de la Capitale nationale

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976

SPECIAL JOINT COMMITTEE ON
THE NATIONAL CAPITAL REGION

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets

Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Representing the Senate:

Senators:

Asselin

Barrow

Lafond

McDonald

Representing the House of Commons:

Messrs.

Baker
(Grenville-Carleton)

Clermont

Darling

Ellis
Francis
Gauthier
(Ottawa-Vanier)

COMITÉ MIXTE SPÉCIAL SUR LA
REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets

M. Ralph W. Stewart, député

Représentant le Sénat:

Les sénateurs:

McIlraith

Quart

Robichaud

Représentant la Chambre des communes:

Messieurs

Isabelle
La Salle
Lefebvre
Poulin

Rondeau
Saltsman
Smith (Churchill)
Watson

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services
Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 23, 1976
(44)

[Text]

The Special Joint Committee of the Senate and of the House of Commons on the National Capital Region met at 5:10 o'clock p.m., this day, the Joint Chairman, Mr. Stewart (Cochrane), presiding.

Members of the Committee present:

Representing the Senate: The Honourable Senator Deschatelets.

Representing the House of Commons: Messrs. Clermont, Isabelle, Lefebvre, Smith (Churchill) and Stewart (Cochrane).

Witnesses: From the Outaouais Regional Community: Mr. Jean-Marie Séguin, Chairman and Mr. Jean-Marc Rivest, Director, Planning Department.

In Attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the review of matters bearing upon the development of the National Capital Region. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 20, 1975*).

Mr. Séguin made an opening statement.

The witnesses answered questions.

At 6:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 23 JUIN 1976
(44)

[Traduction]

Le Comité mixte général du Sénat et de la Chambre des communes sur la Région de la Capitale nationale se réunit aujourd'hui à 17 h 10, sous la présidence de M. Stewart (Cochrane) (coprésident).

Membres du Comité présents:

Représentant le Sénat: L'honorable sénateur Deschatelets.

Représentant la Chambre des communes: MM. Clermont, Isabelle, Lefebvre, Smith (Churchill) et Stewart (Cochrane).

Témoins: De la Communauté régionale de l'Outaouais: M. Jean-Marie Séguin, président, et M. Jean-Marc Rivest, directeur du Service de planification.

Présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, conseiller du Comité.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi portant sur l'examen des questions portant sur l'aménagement de la Région de la Capitale nationale. (Voir le *procès-verbal* du lundi 20 octobre 1975).

M. Séguin fait une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions.

A 18 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 23 juin 1976

• 1705

[Text]

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): A l'ordre s'il vous plaît.

Je dois tout d'abord commencer par nous excuser, car on ne sait jamais ce qui peut arriver à la Chambre des communes. Aujourd'hui nous avons eu à voter, et il se peut que cela se reproduise encore, sait-on jamais.

De toute façon, je tiens à remercier M. Séguin et ses collègues de la CRO pour avoir bien voulu revenir parmi nous, aujourd'hui. Cette fois-ci vous avez un schéma d'aménagement, et nous sommes vivement désireux d'en prendre connaissance. Naturellement, nous ne pourrions pas tout comprendre aujourd'hui; nous espérons pouvoir l'étudier durant l'été, et si toutefois, à l'automne, nous avions d'autres questions à vous poser, j'espère, et nous espérons, que vous serez encore disponible à ce moment-là pour nous donner des explications. Entre-temps, je vous demande, monsieur Séguin, de bien vouloir commencer, et de déposer vos documents au Comité

M. J. M. Séguin (président de la Communauté régionale de l'Outaouais): Merci, monsieur le coprésident. Je voudrais vous remercier pour avoir bien voulu accepter de prendre connaissance aujourd'hui du schéma d'aménagement de la Communauté régionale de l'Outaouais.

Pour vous mettre à l'aise, je peux vous dire que la présentation audio-visuelle ne dure seulement que 28 minutes. Si par la suite vous avez des questions à poser, nous serons heureux d'essayer d'y répondre.

Voici à ma gauche, le directeur du service de planification de la Communauté régionale, M. Jean-Marc Rivest; à ma droite, M. Nelson Tochon le directeur adjoint, et M. Daniel Hargreaves, urbaniste et ingénieur en transport. Dans la salle se trouve le maire de Val-des-Monts, M. Alfred Laflamme, qui est le président de la Commission consultative du schéma d'aménagement.

Je voudrais vous préciser que le schéma d'aménagement que nous allons vous présenter, n'est pas un fait accompli. À l'heure actuelle, ce ne sont que des hypothèses, puisque nous sommes en période d'information et de consultation auprès de la population de nos 8 municipalités, sur un territoire de 1,000 milles carrés. Nous avons procédé de la façon suivante. Le 1^{er} mai dernier nous avons rendu ce document public et nous l'avons distribué dans tous les foyers...

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Excusez-moi, à quelle date, monsieur?

M. Séguin: Le 1^{er} mai.

• 1710

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Le 1^{er} mai, très bien.

M. Séguin: Le 1^{er} mai dernier nous avons rendu ce document public, nous l'avons distribué dans tous les foyers par le biais du journal *Le Droit*, soit 70,000 exemplaires, nous en avons 15,000 copies additionnelles que nous avons mises à la disposition des citoyens qui, ne recevant pas ce journal, pouvaient s'en procurer à leur hôtel de ville respectif. De plus nous tenons des séances d'information, nous allons dans chacune des huit municipalités pour sensibiliser les gens, nous leur présentons l'audiovisuel que nous allons vous présenter dans quelques minutes, nous répondons à certaines questions de l'auditoire et à cette

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, June 23, 1976

[Interpretation]

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Order, please.

I must first ask you to excuse us, since one never knows what can happen in the House of Commons. Today we had to vote, and this may happen again, indeed.

Anyway, I wish to thank Mr. Séguin and his colleagues from ORC for coming back to this Committee today. This time, you have a development plan and we are anxious to see it. Naturally, we shall not understand everything about it today; we hope to be able to study it during the summer, and should we have any questions to ask of you, in the fall, we hope that you shall be available again at that time to give us explanations. In the meantime, I would ask you, Mr. Séguin, to start the proceedings and to table your documents with the Committee.

Mr. J.M. Séguin (President, Outaouais Regional Community): Thank you, Mr. Co-chairman. I wish to thank the Committee for accepting to get acquainted today with the development plan of the Outaouais Regional Community.

Let me inform you that the audio-visual presentation lasts only 28 minutes. Should you have any questions to ask after the presentation, we shall gladly try to answer them.

Sitting on my left is the Director of the Planning Service of the Regional Community, Mr. Jean-Marc Rivest; sitting on my right is Mr. Nelson Tochon, the Assistant Director, and Mr. Daniel Hargreaves, a town planner and a transport engineer. Sitting in the room is the Mayor of Val-des-Monts, Mr. Alfred Laflamme, who is the President of the Advisory Commission for the development plan.

I would like to specify that the development plan which we are about to present to you, is not a reality at present. Right now, these are only hypotheses, since we are in the process of gathering information and of consulting the residents of our eight municipalities, spread on a territory of 1,000 square miles. We have proceeded in the following manner. On May 1, we made this document public and it has been distributed to all houses

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Excuse me, at what date, sir?

Mr. Séguin: On May 1.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Very well, May 1.

Mr. Séguin: On May 1, we made this document public and distributed it to all houses by means of the newspaper, *Le Droit*, that is 70,000 copies. We also had 15,000 additional copies that were put at the disposal of citizens who were not receiving this newspaper but could get a copy at their respective city hall. We also hold information sessions, we go in each of the eight municipalities to try to make people more aware of the situation. We give them audio-visual presentations, the same that will be shown to you in a few minutes. We answer certain questions from the audience and, at the same meeting, people are informed also that the

[Texte]

même séance les gens seront informés aussi que le lendemain de 14 h 00 à 21 h 00, le personnel technique sera sur place pour répondre à des questions personnelles que certaines gens auraient à poser relativement à des terrains ou des propriétés et pour lesquels ils voudraient avoir plus de précisions.

Par la suite, un avis public informera les citoyens de chacune des municipalités 15 jours à l'avance, que la Commission consultative ira entendre leurs doléances et qu'elle recevra les mémoires de différents corps intermédiaires ou de groupes de citoyens. Ce n'est qu'après avoir pris connaissance de toutes ces doléances, que la Commission consultative fera des recommandations au conseil de la communauté qui agira alors officiellement en adoptant le schéma d'aménagement avec les amendements qui lui auront été proposés par la Commission consultative. Par la suite, ce schéma d'aménagement sera transmis au ministre des Affaires municipales et si une municipalité n'est pas d'accord sur la décision qui aura été prise, elle aura 30 jours pour faire savoir au ministre des Affaires municipales que sur tel et tel point elle voudrait voir certaines corrections. Le ministre des Affaires municipales peut nous ordonner de faire les corrections comme il peut demander à la Commission des affaires municipales de venir étudier la question, après quoi, le schéma est sanctionné et devient officiellement en vigueur.

Vous comprendrez que nous pouvions difficilement rendre un tel document public sans avoir une législation intérimaire. Alors cela veut donc dire que depuis le 1er mai jusqu'au moment de son adoption nous avons légiféré comme si ce schéma était en vigueur, afin d'éviter, si on veut, la spéculation et que des gens puissent se prévaloir d'anciens règlements sachant à l'avance que le schéma ne permettrait plus de telles utilisations du sol. Dès qu'il sera en vigueur, chacune des huit municipalités a l'obligation, en vertu de la loi, dans les 18 mois qui suivent, de compléter un plan directeur local respectant l'orientation du schéma régional, mais en étant plus raffiné quant au domaine local et ce plan directeur local devra être accompagné d'un règlement de zonage et de lotissement ainsi que d'un projet de dépenses capitales pour la réalisation du plan directeur.

Une fois ce schéma et les plans directeurs locaux adoptés, nous croyons que la région de l'Outaouais québécois aura un outil unique au Québec. D'ailleurs nous agissons en vertu d'une loi qui est un projet pilote au Québec, l'autorité provinciale veut par la suite implanter le même processus à travers toutes les régions du Québec. Nous avons actuellement des lois qui sont uniques au Québec: ainsi en territoire rural, aucune construction ne peut se faire sur des lots dont la superficie est de moins de 40,000 pieds carrés. Nous avons une loi prévoyant que les gens doivent avoir un plan préparé par un ingénieur-conseil avant d'installer une fosse septique. Nous reconnaissons, cependant, que ces mesures sont peut-être frustrantes dans certains milieux mais nous croyons qu'il faut d'abord régler les problèmes de l'environnement et conserver notre région qui est unique au Québec puisqu'à proximité des parties urbaines il y a des territoires ruraux et des territoires de vacances. Nous ne devons ménager aucun effort pour protéger ce territoire.

• 1715

Nous espérons que la présentation vous convaincra que la Communauté régionale de l'Outaouais a pris son rôle

[Interprétation]

day after from 2 p.m. to 9 p.m., technical personnel will be there to answer all personal questions that they would like to ask concerning lands or properties for which they would like to get more details.

Afterwards, the citizens of each municipality will receive 15 days in advance a public notice that a consultative board will hear their complaints and will accept submissions from the different intermediate agencies or citizen groups. Only after getting acquainted with those complaints will the consultative board make recommendations to the community council which will then act officially in adopting the development diagram with amendments proposed by the consultative board. The development diagram will then be transmitted to the Minister of Municipal Affairs and if a municipality is not in agreement with the decision taken, it will have 30 days to let the Minister know that on a certain point corrections must be made. The Minister of Municipal Affairs may direct us to make the corrections and he can also ask the Municipal Affairs Board to study the question, after which the diagram is ratified and officially in force.

You will understand that we could hardly make such a document public without first having temporary legislation. That means that from May 1 until the time of its adoption, we have legislated as if this diagram was in force, to try to avoid speculation and that people use former regulations, knowing in advance that the diagram would not permit any more such uses of the land. As soon as it is in force, each of the eight municipalities will be obliged, according to the law, and in the 18 months that will follow, to complete a local master plan taking into account the orientation of the regional diagram, which will be a little bit more refined at the local level. This local master plan will be accompanied by a zoning and allotment regulation and by a capital expenses plan for the application of this master plan.

Once this diagram and the local master plans are adopted, we believe that the Outaouais region on the Quebec side will have a unique tool in the province. Furthermore, we are acting according to a legislation which is a pilot project in Quebec, and the provincial administration wishes to apply afterwards the same procedure in all Quebec regions. We have actually some laws which are unique in Quebec. So, in the rural areas, no construction can be undertaken on a property which is less than 40,000 square feet. We have a legislation which provides that people must have a plan which has been prepared by a consulting engineer before installing a septic tank. We recognize, however, that these measures can be frustrating in certain areas, but we believe that the problems of environment must be solved first if we want to preserve our region which is unique in Quebec, as close to the urban areas, there are rural territories and vacation lands. We should spare no trouble to protect this territory.

We hope that this presentation will convince you that the Outaouais regional community has taken its role very

[Text]

d'agent de planification au sérieux. Aujourd'hui, nous voulons simplement vous sensibiliser à ce schéma puisque, comme vous l'avez dit, monsieur le président, nous ne nous attendons pas à ce que vous approuviez ce schéma dès maintenant. Cependant, nous pensons qu'il est important que vous soyez familiers avec la planification que font les autorités régionales du côté québécois, puisque vous devrez faire des recommandations au Cabinet Fédéral.

Après la présentation audio-visuelle, les professionnels qui m'accompagnent seront très heureux de répondre à vos questions. Je vous signale à l'avance que ce schéma est une hypothèse, comme je vous l'ai dit, et je ne voudrais pas que vous pensiez que ce que nous décrivons dans la présentation audio-visuelle est un fait accompli. C'est ce que nous souhaitons réaliser dans le cadre du schéma d'aménagement.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci beaucoup, monsieur Séguin.

Nous devrions peut-être changer de place, monsieur Séguin.

M. Séguin: Oui, je pense qu'il serait préférable que vous soyez de ce côté-ci.

(PRÉSENTATION DU FILM)

En 1970, lors de sa création par le gouvernement du Québec, la Communauté régionale de l'Outaouais recevait le mandat de préparer un schéma d'aménagement pour son territoire. En 1973, le schéma intérimaire publié par la CRO permettait d'amorcer des discussions sur les priorités fondamentales pour le développement du territoire, à un moment où la région connaissait des transformations rapides qui exigeaient plusieurs décisions immédiates. Comme tel, ce schéma n'a jamais eu de force légale puisqu'il était soumis aux règlements municipaux. En 1974, la Loi 54 amendait la loi de la CRO est venue changer cette situation. Désormais les règlements municipaux devront être conformes au schéma d'aménagement. Munie des pouvoirs nécessaires pour orienter le développement des municipalités qui la composent, la CRO devait se doter d'un outil d'aménagement plus explicite et plus directif que le schéma intérimaire. Ce schéma que nous vous soumettons aujourd'hui est le résultat des travaux de services de planification de la CRO assistés d'une commission consultative d'aménagement regroupant les maires des huit municipalités membres et d'un comité technique formé des représentants du ministère des Affaires municipales et du service des affaires de la capitale canadienne, des directeurs d'urbanisme des villes de Hull et Gatineau, du directeur des études et recherches de la SAO, des directeurs du service de planification de la CRO, du président de la CRO et du président de la commission consultative.

• 1729

Le schéma d'aménagement de la CRO renferme les propositions qui, tant au niveau du milieu rural que du milieu urbain, permettent de gérer les ressources du territoire de façon à créer un milieu de vie idéal. Depuis le regroupement municipal, le territoire de la CRO englobe huit municipalités.

[Interpretation]

seriously as planification agent. Today, we simply wish to make you aware that this diagram exists; as your Chairman has already mentioned, we cannot hope that it will be approved now. However, we feel it is important that you should familiarize yourselves with the planning made by the regional authorities on the Quebec side, as you will have to present your recommendations to the Cabinet.

After the audio-visual presentation, the resource people that accompany me will be very happy to answer your questions. I wish to emphasize beforehand that this diagram is an hypothesis, and I would not want you to believe that what we describe in this presentation is a fait accompli. This is what we hope to realize in the development diagram.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mr. Séguin.

Maybe we should change places, Mr. Séguin.

Mr. Séguin: Yes; it will be better if you are on this side.

(FILM PRESENTATION)

At the time of its creation in 1970, the Outaouais Regional Community was entrusted by the provincial government with the task of preparing a development plan for its territory. An interim plan, published in 1973, attempted to define the main priorities of urban development. It has served well as a general frame of reference for the decision making process during a period of rapid and drastic changes. However, the interim plan as such was not legally binding because it was subordinated to municipal by-laws. In 1974, Bill 54 amended the Outaouais Regional Community Act and greatly increased the powers of the Community in matters relating to urban planning. Henceforth, municipal by laws must be in conformity with the regional development plan. The Community, now equipped with all the necessary powers to effectively control regional development, needed a planning instrument more explicit and directing than was the interim plan. The Plan we are presenting today was prepared by the Planning Department of the ORC with the assistance of a Consultative Commission composed of the mayors of all eight municipalities and a Technical Committee comprising representatives of the Quebec Department of Municipal Affairs, and of the Canadian Capital Affairs section of the Department of Intergovernmental Affairs, the urban planners from the cities of Hull and Gatineau, the Director of the Studies and Research Department of the Outaouais Development corporation, the directors of the ORC Planning Department, the President of the ORC and the President of the Consultative Commission.

The Plan deals separately with the urban and rural areas and sets forth proposals aimed at ensuring the rational use of the territorial resources and the creation of a living environment of the highest quality. Since the recent municipal amalgamations, the Community comprises eight municipalities.

[Texte]

Infime portion de la région outaouaise, ce territoire accueille plus de 80 p. 100 de la population de toute la région. Plusieurs facteurs dont le sous-équipement, la faiblesse du peuplement, la proximité ontarienne, la coexistence de deux cultures, la présence et le rôle du gouvernement fédéral, influencent le développement et l'aménagement de la région. Ainsi, à côté d'une saine croissance économique engendrée par la présence fédérale, coexistent des problèmes de dépendance face aux services et équipements du secteur ontarien, d'affaiblissement de la structure de l'agglomération urbaine, de déstructuration de l'Île de Hull, de faible taux de croissance des industries présentes, d'étalement urbain, d'équilibre culturel par suite du déversement d'une population ontarienne anglophone, d'escalade des coûts d'habitation, de pauvreté des agglomérations rurales en équipements commerciaux, culturels et de service, et combien d'autres.

Pour remédier au manque d'organisation du territoire et au manque de leadership de l'agglomération urbaine, le schéma d'aménagement fixe cinq grands objectifs: en premier lieu le schéma veut promouvoir le développement d'une armature urbaine et régionale dynamique permettant une interaction harmonieuse entre les centres urbains et ruraux. Le second objectif proposé entend favoriser la création d'un environnement social apte à répondre aux aspirations des citoyens par la création d'emplois, d'habitations et de services. L'utilisation rationnelle des ressources du milieu naturel est proposée comme troisième objectif. Ainsi, la croissance sera dirigée vers des zones privilégiées de façon à préserver les ressources agricoles, forestières et récréatives. Le quatrième objectif entend maximiser les services d'égouts et d'aqueduc et les infrastructures de transport. En dernier lieu, le schéma veut renforcer l'identité culturelle outaouaise par des mesures et des équipements susceptibles de provoquer la culture francophone.

Pris dans un contexte régional, ces cinq objectifs s'intègrent en vue de la création d'une métropole régionale forte, rayonnant sur l'ensemble de l'Ouest québécois.

La réalisation de ces objectifs et de cette option d'aménagement repose avant tout sur la croissance de la population. Aussi le schéma propose-t-il une augmentation de population de 190,000 personnes en 1976 à 420,000 en 2001. Étant donné les particularités propres aux milieux rural et urbain, la répartition de cette population sur le territoire, de même que l'organisation souhaitable pour chacun de ces milieux, ont été traitées séparément.

• 1725

Le milieu urbain est l'un d'une série de noyaux sans unité d'ensemble. Les développements résidentiels des dernières années se sont dispersés sans orientation définie laissant entre eux d'immenses terrains vacants. L'armature urbaine qui en est résultée est faible et peu dynamique. Les villes d'Aylmer et de Gatineau entretiennent peu de liens entre elles et avec Hull. L'absence d'équipement et l'affaiblissement causé par la discontinuité de l'urbanisation empêchent Hull de s'imposer comme métropole régionale. Pour ce faire, une forme urbaine compacte et

[Interprétation]

Within its relatively small territory live more than 80% of the population of the whole Outaouais Region. Growth and development in the Community are influenced by many factors: the present relatively low level of population, the lack of facilities, the proximity of an economically stronger neighbour, the co-existence of two cultures, the presence of the federal government. On the whole, the regional economy is quite sound mainly because of the presence of the federal administration; however many problems remain to be solved: an excessive dependency upon the services and facilities offered in the Ottawa portion of the metropolitan area; the decreasing vitality of the urban structure of the agglomeration in general; the state of disruption on Hull Island resulting from the various governmental building programs; the low growth rate of existing industries; the tendency to urban sprawl; the cultural threat from the influx of anglophones from Ontario; the inadequacy of commercial, cultural and service facilities in most rural communities; and many others.

In order to deal with these problems, the Plan has defined five basic objectives: the first objective is to foster the development of a dynamic urban and regional framework allowing a fully effective interaction between a well structured urban space and its harmoniously organized hinterland; the second objective is to promote the creation of an environment that meets the needs and aspirations of the people by providing jobs, housing, services and facilities linked by an efficient transportation network; the third objective is to encourage a rational use of the resources of the natural environment by channelling growth towards preferred development areas thus ensuring the preservation of agricultural, forest and recreational resources and the maintenance of the ecological balance; the fourth objective is to ensure that maximum benefits are derived from existing and future services and facilities, in particular the water supply and sewage infrastructures and the projected transportation networks; the fifth and final objective is to strengthen the cultural identity of the Outaouais by providing adequate cultural facilities and by determining population and employment growth rates favourable to the preservation of French culture.

These five objectives aim at the creation of a strong regional metropolis that will serve as a focal point in every day affairs for the Regional Community and for all Western Quebec.

The attainment of these goals and objectives is closely linked to population growth. The plan proposes that the population, which is numbered at 190,000 in 1976, should reach 420,000 by the year 2001. Because of the widely differing characteristics of the urban and rural sectors, the distribution of population as well as the spatial organization of each of these sectors will be dealt with separately.

At the present time, the urban environment is made up of a number of separate disjointed nodes. Residential development in recent years has been widely scattered over the territory leaving wide gaps of vacant land. The result has been a considerable weakening of the urban framework: Gatineau and Aylmer have very few functional links with each other and with Hull. The lack of cohesiveness coupled with a lack of facilities have greatly hampered the emergence of a strong regional metropolis. For this purpose, a compact and functional form of urban development

[Text]

fonctionnelle serait nécessaire. Aussi le schéma propose-t-il d'augmenter la densité du tissu urbain existant et d'étendre rationnellement le développement futur.

La première mesure en ce sens propose de n'utiliser d'ici l'an 2001 qu'une partie du périmètre apte à être urbanisé. Ainsi, d'Aylmer à Templeton, l'urbanisation sera concentrée au sud de l'autoroute A-50, tandis qu'à Buckingham le développement se limitera au territoire adjacent aux noyaux existants. Le concept retenu par le schéma pour aménager les espaces urbains s'appuie sur une notion de centralité. Ainsi selon le degré de centralité des activités, l'espace urbain se structure en unités de voisinage qui se regroupent en quartiers, puis en districts, lesquels se structurent ensemble pour former la métropole. Ces différents niveaux d'organisation sont complémentaires et à chaque niveau correspond un centre offrant une gamme de biens et services appropriés aux besoins de la population desservie. Par exemple, l'unité de voisinage qui regroupe environ 5,000 personnes comprend les équipements communautaires et de services requis à proximité du lieu de résidence, tels l'école élémentaire et les terrains de jeux.

Le quartier, qui a un bassin de population variant de 20,000 à 50,000 personnes, offre des équipements additionnels et complémentaires à ceux de l'unité de voisinage, comme un centre d'achats local et une école secondaire. Le district rassemblant de 100,000 à 200,000 personnes regroupe en son centre des équipements et services plus spécialisés, comme le centre d'achats communautaire ou l'administration municipale. Son aire d'intervention, quelquefois sous-régionale recouvre celle du quartier et de l'unité de voisinage. La superposition de l'ensemble de ces unités constitue la métropole et regroupe plus de 200,000 habitants. Son centre se caractérise par le rassemblement des plus hautes manifestations de la vie, des relations commerciales, intellectuelles et autres, de même que par une très forte concentration d'emplois. Appliqué à la réalité urbaine de l'Outaouais québécois, ce concept commande la structuration de trois grands districts entre Aylmer et Templeton. Il s'agit de Hull, Aylmer et Gatineau dont les centres respectifs graviteront autour du centre-ville régional qui sera l'Île-de-Hull. Afin d'absorber la plus-value que prendront les terrains à proximité de ces centres, le concept d'urbanisation préconise une densité croissante vers le centre-ville régional, avec des couloirs de densification entre les centres des districts et le centre-ville régional.

Le schéma assigne à l'Île-de-Hull le rôle de centre-ville régional. Se situant au sommet de la hiérarchie des centres, le centre-ville régional doit assumer le plus haut degré de centralité et constituer une vivante affirmation des valeurs culturelles et sociales de la population.

Trois unités distinctes sont délimitées. La première, appelée zone des activités centrales régionales, regroupera de la résidence à haute densité et des activités de type centre-ville. La seconde unité d'aménagement est la zone des quartiers qui conservent un caractère strictement résidentiel et communautaire. Enfin, une dernière zone est affectée à des usages institutionnels et récréatifs. Le centre du district Saint-Joseph est le seul qui soit déjà opérationnel. Le boulevard Saint-Joseph constitue l'ossature de ce centre desservant l'agglomération hulloise.

[Interpretation]

would be necessary. In consequence, the Plan proposes an increase in the density of already built up areas and a rational extension of development.

In more concrete terms, this means that over the next twenty five years, only part of those lands which are considered suitable for ultimate development will be utilized. The main agglomeration centred on Hull is to be restricted to the area south of the proposed Autoroute 50, between Aylmer and Templeton, while in Buckingham, development is to be restricted to the lands adjacent to existing built up areas. The proposed development concept for the urban sector is an application of the theory of central places. Four levels of organization are defined: neighbourhoods, which are grouped into wards, then into districts, these districts then make up the regional metropolitan urban area. Each of these complementary levels has a corresponding center which acts as a focal point and offers a range of goods and services to meet the needs of the population served. The neighbourhood includes approximately 5,000 people. It should contain those community facilities and services which are required at close proximity to the home such as primary schools and playgrounds.

The ward usually includes some 20,000 to 50,000 people. It offers additional facilities and services which are often complementary to those of the neighbourhood. Among the facilities provided at the ward level are small shopping centers and secondary schools. The district which includes some 100,000 to 200,000 people has a well-defined center where are concentrated more specialized facilities and services such as large commercial centers and municipal administration offices. The area served by the district center typically comprises several wards and, of course, many neighbourhoods. All these units considered together form a functional whole called the metropolis which holds more than 200,000 people. The center of the metropolis is the seat of the highest functions in the various fields of economic, social and cultural regional activity. Applied to the urban situation in the Outaouais, the concept dictates the formation of three large urban districts. These are Hull, Aylmer and Gatineau whose respective centers would gravitate around a single regional downtown area located on Hull Island. Communications will be assured by links radiating out from the regional downtown area to each of the district centers. In consideration of the fact that the lands immediately adjacent to the various centers will greatly increase in value, the Plan proposes a higher density ring around the Regional Downtown area with high density corridors stretching out towards the district centers.

The Plan selects Hull Island for the regional downtown area. Being foremost amongst the urban centers, the regional downtown area must be the focal point of region-wide activity and constitute a living affirmation of the population's social and cultural values.

The Island is divided into three distinct planning zones. The first, referred to as the zone of central regional activities will contain all those activities that pertain to the role of a regional downtown area. The second planning zone is reserved strictly for residential and community developments. The third planning unit or zone is set aside for institutional and recreational uses. The St. Joseph district center is already well established along St. Joseph Boulevard and will continue to serve the agglomeration of Hull.

[Texte]

Le schéma propose un affinage de ce centre par une diversification de ses activités. Le développement urbain à l'est de la rivière Gatineau se répartit principalement en trois grands quartiers correspondant aux ex-villes de Gatineau, Pointe-Gatineau et Touraine. Le volume de population étant suffisant, il y a lieu d'entreprendre immédiatement la création d'un centre de district pouvant unir ces différentes parties.

• 1730

Le nouveau centre se localisera dans le quadrilatère formé par le boulevard de La Verendrye, la montée Païement, le chemin de La Savane et la montée Saint-Antoine. La fonction commerciale constituera l'élément structurant du noyau central situé à l'intersection des axes Maloney et Païement auquel viendront s'intégrer des activités administratives municipales et fédérales et des activités résidentielles et de service. Le volume de population étant relativement faible à l'ouest de Hull, on reporte à 1991 le démarrage d'un centre de district dans ce secteur. L'emplacement choisi pour ce centre occupe le quadrilatère formé par le chemin Boucher, le futur boulevard Deschênes et l'axe Laramée-McConnel.

Les activités centrales seront regroupées à l'intersection des chemins Vanier et McConnell, d'où elles pourront être facilement desservies par le transport collectif. Ce développement urbain s'effectuera selon deux grandes phases de développement. De 1976 à 1991, l'urbanisation se fera par l'occupation progressive des espaces vacants, le renforcement du centre-ville régional et la création du centre de district de Gatineau. Après 1991, le développement urbain se poursuivra avec la création du centre de district d'Aylmer et l'occupation des terrains libres en direction de l'autoroute 50. En ce qui regarde le secteur de Buckingham, le schéma propose le renforcement du noyau urbain de Buckingham de façon à en faire une ville satellite suffisamment autonome pour répondre aux besoins de sa population et de celle de son arrière-pays. La mise en place de l'autoroute A50 stimulera vraisemblablement la croissance urbaine qui, au cours des deux phases de développement sera dirigée prioritairement dans les unités de Buckingham et de Masson et leurs zones adjacentes. Au fur et à mesure que la zone urbaine se développera, les réseaux d'aqueducs et d'égouts seront progressivement étendus pour desservir les nouveaux développements. Les réseaux d'égouts de chacun des secteurs de l'agglomération centrale seront reliés à un collecteur régional et à l'usine d'épuration de Templeton. Le système financé en vertu de l'entente tripartite entre les gouvernements fédéral, provincial et régional devrait être opérationnel dès la fin de 1978. L'adduction en eau potable se fera à partir des usines de filtration d'Aylmer et du parc Moussette et d'une nouvelle usine dans le district de l'est. Pour le secteur Buckingham, une étude commanditée par la CRO définira les besoins en matière d'infrastructure d'égouts et d'usine d'épuration des eaux. L'usine de filtration qui vient d'être construite par la CRO assurera une desserte adéquate pour les besoins en eau potable.

Sur le plan des transports, le schéma vise à privilégier les transports collectifs à court et moyen termes, tout en parachevant de façon ordonnée le réseau routier régional au cours des 25 prochaines années. Le schéma préconise l'adoption d'un programme d'amélioration du réseau d'autobus à l'aide de voies exclusives et d'autres mesures prio-

[Interprétation]

The Plan proposes the introduction of more diversified activities to make the center more dynamic and viable. Urban development east of the Gatineau River is divided mainly into three large wards corresponding to the former towns of Gatineau, Point-Gatineau and Touraine. The population of the whole is already sufficiently large to warrant the immediate creation of a district center that could serve to polarize the existing urban structure.

The new center will be located in the quadrilateral formed by the boulevard de la Verendrye, the Montée Païement, the Chemin de la Savane and the Montée St-Antoine. Commercial activities will be the main structural element of a central core located at the intersection of Maloney and Païement. To this commercial base will be added municipal administration and a limited federal presence as well as some residential developments and service facilities. Since the population density is relatively low, west of Hull, the establishment of an urban center in this district may not be initiated until 1991. The site chosen for the center is bounded by Boucher Road the future Deschênes Boulevard, and Laramée-McConnell Boulevard.

All central activities will be grouped at the intersection of Vanier and McConnell where public transportation will be made available. Future urban growth is programmed according to two broad phases. From 1976 to 1991, the emphasis will be on the structuring and consolidation of the urban environment. The regional downtown area and the district center in Gatineau will be firmly established and vacant land lying between the already urbanized sections will be gradually developed. After 1991, we will witness the creation of the district center in Aylmer and the occupation of serviceable lands in the general area of Autoroute 50. In order to consolidate the regional urban framework, the plan proposes to reinforce the existing Buckingham urban nucleus so as to make it a largely self-sufficient satellite city able to meet the needs of its population and of its hinterland. Urban growth in the Buckingham sector will receive a considerable boost from the opening of Autoroute A 50. During both development phases, this growth will be concentrated in the Buckingham and Masson units, particularly in the areas adjacent to the existing towns. As the urban area grows and develops, water supply and sewage networks will be gradually extended to service new developments. The sewage systems in each of the urban sectors will be connected to a regional trunk sewer and to the sewage treatment plant in Templeton. The system financed under the terms of a tripartite agreement between the federal, provincial and regional governments, will be operational by the end of 1978. The water supply will come from the filtration plants in Aylmer and in Moussette Park and from a third plant to be built in the east. For the Buckingham area, a study commissioned by the ORC will determine the needs in terms of sewerage infrastructures and treatment plant. As regards the water supply, the new filtration plant built this year by the ORC will be adequate to meet all foreseeable needs.

The urban transportation network proposed by the Plan aims at the provision of a fast and efficient public transit system in the short and middle terms and at the ordered completion of the roads network over the next twenty five years. The plan sets forth an improvement program for the bus system which includes the establishment of exclusive

[Text]

ritaires s'insérant dans un processus évolutif vers la mise en place d'un réseau de transport rapide dont les premiers éléments devraient être construits d'ici dix ans. En reliant l'île de Hull et les trois districts du milieu urbain, le réseau de transport collectif favorisera l'émergence d'un centre-ville régional dynamique et le développement socio-économique du territoire en facilitant les communications entre ses différentes parties. Au niveau du réseau routier, le schéma propose une structuration complémentaire entre les trois districts afin d'améliorer l'accès au centre-ville régional et aussi de favoriser la création de corridors interdistricts continus tels que McConnel-Laramée, voie rapide La Brasserie-Maloney. La plupart des artères régionales proposées à Hull et à Gatineau seront complétées d'ici dix ans, et à Aylmer d'ici quinze ans. On ne devra envisager la construction de nouveaux ponts interprovinciaux à Aylmer et à Gatineau qu'après avoir suffisamment complété la structuration du territoire affecté.

• 1735

Le milieu rural de la CRO couvre une superficie de près de 900 milles carrés sur lesquels se répartissent environ 18,000 résidents permanents. Les principaux problèmes qui caractérisent l'organisation de ce territoire sont l'abandon des bonnes terres agricoles, qui sont le plus souvent livrées à la spéculation foncière; la mauvaise exploitation des ressources récréatives; la dispersion du développement résidentiel; la mauvaise intégration du développement au milieu naturel; l'exagération dans l'offre de terrains, qui dépasse de beaucoup la demande générée par l'accroissement réel de la population; l'inadaptation du réseau routier qui n'assure convenablement ni les déplacements vers les zones urbaines ni les liaisons internes au milieu rural.

Afin de fournir un cadre de référence à une action efficace, le schéma définit trois grands objectifs complémentaires: l'orientation du développement vers les villages existants et les secteurs dits de croissance; la préservation des ressources naturelles et le maintien des activités traditionnelles par l'identification et la mise en valeur des zones présentant un riche potentiel naturel; la protection de l'environnement par le biais de normes contre la pollution et la présomption de la dégradation dans les zones d'écologie sensible.

Le schéma prévoit qu'à la fin du siècle, ce territoire accueillera 42,000 résidents permanents et près de 55,000 résidents saisonniers, soit en tout, près de 100,000 personnes. Conformément aux objectifs du schéma, 75 p. 100 de cette population se localisera dans les secteurs de croissance où seront concentrés la plupart des investissements d'ordre résidentiel, touristique et récréatif. Le reste, soit le quart de la population prévue, ira dans les secteurs d'équilibre où l'accent sera mis sur une utilisation rationnelle des ressources et sur la préservation du caractère rural du milieu.

L'affectation des sols retenus pour le milieu rural divise le territoire en 9 types de zones. L'organisation du milieu rural gravitera autour de petits villages: Wakefield, Ste-Cécile-de-Masham, St-Pierre de Wakefield, Chelsea, Notre-Dame-de-la-Salette et Quyon.

Les villages sont le lieu privilégié d'implantations des activités commerciales et de services, ainsi que des équipements d'envergure locale, car ils devront assurer la desserte adéquate de leurs populations et de celles de leurs zones d'affluence. L'intensité du développement résidenti-

[Interpretation]

bus lanes and other measures. This program will eventually lead to the establishment of a rapid transit network which should be started within the next ten years. The public transit system will link Hull Island with the three urban districts and thus foster the emergence of a strong and dynamic regional downtown area. The improved communications will contribute greatly to the socio-economic growth of the region. The roads network proposed by the Plan involves a complementary structuring of the three district networks with emphasis on access to the Regional Downtown area and on the creation of continuous interdistrict corridors such as McConnel-Laramée, Brasserie-Maloney thruway. Most of the arterial roads proposed for Hull and Gatineau will be completed within the next ten years and those for Aylmer within the next fifteen. No consideration will be given to the construction of new bridges in Aylmer or Gatineau until such time as it is felt that adequate structuring of the urban environment has been achieved.

The rural sector of the ORC covers an area of approximately 900 square miles. Its present population is numbered at about 18,000 permanent residents. The main problems encountered in this sector are: abandoning of good agricultural land, usually to real estate speculation; the inefficient utilization of recreational resources; the haphazard character of residential development; the failure to integrate development with the natural environment; the excessive supply of subdivided land which far exceeds the demand generated by the real population growth; the inadequacy and unsuitability of the road network which does not allow for either convenient travel to the urban area or easy communications within the rural sector.

As a frame of reference for effective action, the plan defines three major complementary objectives: the channelling of growth towards the existing villages and to areas specifically designated as «growth areas»; the preservation of natural resources and the maintenance of traditional activities through the designation of zones with good natural potential; the protection of the environment through the setting of standards designed to reduce pollution and to prevent the deterioration of delicate ecological zones.

It is predicted that by the end of the century this sector will have 42,000 permanent residents and approximately 55,000 seasonal residents, for a total population of about 100,000. In accordance with regional policy, 75% of this population will be concentrated in the growth areas where will be channelled most of the residential, commercial and recreational investments. The remaining 25% of the population will be allowed to locate in the stability areas where the emphasis will be placed on a rational use of resources and on the preservation of the rural character of the environment.

The allocation of land use in the rural sector defines nine different types of zones. Spatial organization in the rural areas will be centred on six main villages: Wakefield, Ste-Cécile-de-Masham, St-Pierre de Wakefield, Chelsea, Notre-Dame-de-la-Salette and Quyon.

Because they must provide adequate services to their population and to that of their hinterland, the villages are the designated location for all the necessary commercial and service activities and local facilities. In the absence of water and sewage mains, residential density will be deter-

[Texte]

el sera déterminée par la capacité du sol à recevoir sans danger de pollution l'installation de fosses septiques à moins que des systèmes d'aqueduc et d'égout n'y soient installés.

Le schéma identifie 14 hameaux dont la vocation principale est de permettre une desserte locale et de préserver les noyaux communautaires existant. La politique du schéma est de limiter le développement de ces hameaux de façon à favoriser la structuration des villages.

Les zones rurales 1 correspondent aux parties de secteurs de croissance affectées au développement. Elles recevront la plus large part du développement localisé à l'extérieure des villages. Le développement s'y fera de la façon que l'on connaît actuellement si ce n'est qu'il devra mieux respecter les caractéristiques naturelles du milieu. Des commerces d'accommodation et de desserte pourront être prévus afin de répondre aux besoins des populations éloignées des noyaux d'activités.

Les zones rurales 2 correspondent aux parties des secteurs d'équilibre affectées au développement. D'une façon générale, l'intensité d'utilisation sera moins forte que dans les zones rurales 1. Les autorités locales devront sélectionner les usages les moins susceptibles d'affecter les caractéristiques du milieu naturel et en préciser les modalités d'application. Les principaux sites de récréation protégés pour faire partie de l'armature récréative régionale sont le Parc de la Gatineau, le Parc faunique de la SAO, les cavernes Lafleche, le corridor récréatif Beauchamp McGregor, le lac à l'Argile.

• 1740

Les zones d'extraction correspondent aux principaux dépôts de sable et de gravier. Le schéma identifie et protège ces zones, afin d'assurer la disponibilité des ressources minérales pour les besoins de la construction dans les années à venir. Les zones agricoles regroupent les terres les plus favorables à l'agriculture et qui sont présentement utilisées en grande partie à cette fin. Le schéma veut protéger ces zones de façon toute particulière et on n'y permettra donc que l'exploitation agricole et des usages connexes. Cependant, les espaces jugés impropres à l'agriculture pourront être soustraits de ces zones par les autorités locales et être affectés à d'autres utilisations. Les zones de réserves forestières sont composées à près de 80 p. 100 des terres de la Couronne. Ces terres devraient constituer un domaine public mises à la disposition du public en général. Le schéma identifie et veut protéger certains sites où se trouvent des éléments rares qui seraient menacés par le développement ou par une utilisation abusive. Certains de ces sites feront l'objet d'une protection absolue. Il s'agit des zones de nidification de la faune sauvagine, des corridors de migration de la faune ongulée et de certaines formation morphosédimentologiques rares.

D'autres sites n'exigeront qu'une protection restreinte. Ce sont les refuges reconnus de la faune ongulée et les espaces compris entre les réserves forestières. Certains sites possèdent des caractéristiques particulières qui échappent à l'approche générale suivie par le schéma, mais qui doivent faire l'objet d'une attention spéciale. Il s'agit en premier lieu des arrondissements historiques de Wakefield, Chelsea et Old Chelsea dont la qualité esthétique et l'intérêt historique devraient être préservés. Les zones où l'on retrouve les grands glissements de terrain et les grands ravins de l'Outaouais québécois sont délimitées par le schéma. Un certain développement pourra s'y faire à la

[Interprétation]

mined on the basis of the soil's capacity to receive septic installations without risk of pollution.

The plan identifies fourteen hamlets whose main purpose is to provide local services. The plan's policy is to preserve the existing communities; however, their future growth will be restricted the better to channel development towards the villages.

Rural zones I are located within the growth areas. They will receive the largest share of development located outside the villages. Development in these zones will be allowed to continue but greater emphasis must be placed on compatibility with the natural environment. In these zones, provision will have to be made for accommodation and service facilities to meet the needs of people living far from the activity centers.

Rural zones II are located in the stability areas. Development in these zones will be restricted to very low density. Local planners will prepare detailed plans showing the various land uses permitted and their location. Preservation of the natural environment must be the main consideration. The main recreational sites which should form part of the regional recreational framework are: Gatineau Park, the Outaouais Development Corporation's planned Wildlife Park, the Lafleche caves, the Beauchamp-McGregor recreational corridor, and the Lac à l'Argile.

Extraction zones correspond to the main sand and gravel deposits. The plan identifies and protects these sites in order to assure the future availability of these resources essential to the building industry. The zones include the best farmlands within the territory. Most of them either are presently farmed or were farmed until recent years. The Plan places special emphasis on protecting these zones and consequently only commercial agriculture and related activities will be permitted. Local planners may later exclude from these zones, lands which are unsuitable for agriculture and make these available for other uses. Almost 80 per cent of the areas designated as forest reserves are crown lands. They should be considered as a public resource and made available to the general public. The Plan identifies and seeks to protect certain natural sites that would be threatened by development or overuse. Some of these sites will be subject to strict and absolute protection. They include wildlife nesting areas, migration corridors or ungulates and certain rare morphological or sedimentological formations.

Other sites will require only limited protection. These are the known ungulate wintering grounds and the lands lying between forest reserves. Some sites have special features that cannot be dealt with adequately as part of the overall approach used in the plan. For these sites, special measures have been proposed. Sites with historical value such as the old villages of Wakefield, Chelsea and Old Chelsea are to be given greater attention during the preparation of local plans so as to ensure their preservation and to enhance their esthetic quality and historical interest. The Plan also identifies large slide and ravine areas. Partial development may be allowed provided geotechnical

[Text]

condition que des études précises du sol soient effectuées pour évaluer les possibilités de construction.

Le réseau routier composé pour le milieu rural consiste essentiellement en un programme d'amélioration des routes existantes. L'autoroute de la Gatineau A-5 et l'autoroute de l'Outaouais A-50 sont les liens majeurs de ce réseau. Les routes régionales viennent compléter le réseau en assurant la desserte des différents secteurs du territoire rural. Le schéma prévoit aussi l'établissement d'un réseau de transport collectif le long de la plupart des routes régionales pour assurer les déplacements quotidiens à destination du milieu urbain.

Une fois que les grandes orientations de l'aménagement rural et urbain des territoires de la Communauté auront été adoptées, il reviendra aux municipalités locales d'incorporer ces grandes orientations à l'intérieur de leur plan directeur d'aménagement municipal. La planification tant régionale que locale vise à la création d'un milieu de vie adapté aux besoins et aux aspirations de la population. Pour atteindre son but, elle doit compter sur la participation active et éclairée de tous les citoyens.

Avant d'adopter le schéma dont nous venons de vous présenter les principales propositions, le Conseil de la Communauté désire recevoir l'avis des populations concernées.

Nous vous invitons à profiter des journées d'information et des audiences publiques que tiendra la Commission consultative du schéma d'aménagement pour demander des explications supplémentaires si cela est nécessaire et pour nous faire connaître vos opinions.

• 1745

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Eh bien monsieur Séguin, je pense que j'exprime l'opinion de mes collègues en vous disant que nous sommes tous très impressionnés par ce que nous avons vu. Nous vous remercions de nous avoir présenté cette séance audio-visuelle. Nous n'ignorons pas les frais que cela a dû vous coûter, et vous vous êtes donné beaucoup de mal pour nous expliquer en détail votre plan d'aménagement. Nous vous en remercions beaucoup.

Je ne sais pas si je peux aller jusqu'à dire ceci, et j'espère bien que ce ne sera pas mal interprété: Quand à Montréal on veut impressionner favorablement les gens, le maire Drapeau ne fait pas mieux que ce que vous nous avez montré aujourd'hui.

Maintenant, j'ai sur ma liste les noms de MM. Clermont et Lefebvre... Oui?

M. Lefebvre: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Est-ce que je pourrais vous demander de me laisser passer d'abord, parce que j'ai un autre engagement, et je dois partir dans cinq minutes?

M. Clermont: Je vous en prie.

M. Lefebvre: Merci.

Le coprésident (Le sénateur Deschatelets): Monsieur Lefebvre.

[Interpretation]

studies are carried out and that the proposed development is found to be compatible with the site's natural restrictions.

The proposals relating to the roads network in the rural areas consist essentially of a long term improvement program. The Autoroute A-5 and the Outaouais Autoroute A-50 are the major links in the network. Regional roads are provided to serve the various sectors of the rural territory. The Plan proposes the establishment of a public transportation network along most of the regional roads to provide for daily travel to the urban sector.

Once the regional plan setting forth the main guiding principles of urban and rural development has been adopted, it will be up to the municipal planners to apply these principles to the various municipal master plans. Both local and regional planning aim at creating a living environment to meet the needs and aspirations of the people and must therefore rely greatly on the active and enlightened participation of all citizens.

Before giving its final approval to the Development plan that we have just outlined for you, the Council of the Community wishes to be informed of public reaction to its proposals.

You are invited to take advantage of the coming information sessions and public hearings which will be held by the Consultative Commission to seek any further explanations you may require and to state your opinions on those matters of interest to you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Well, Mr. Séguin, I think I can speak for my colleagues when I say that we are all very impressed with what we have seen. We want to thank you for this audio-visual presentation. We know what costs you probably had to bear and we appreciate the trouble you have taken to explain to us in detail your development plan. We thank you very much for it.

I do not know if I should say this, and I hope it will not be misinterpreted, but in Montreal, when Mayor Drapeau wants to impress people, he cannot do it any better than the way you have done it today.

I have on my list the names of Mr. Clermont and Mr. Lefebvre... Yes?

Mr. Lefebvre: On a point of order, Mr. Chairman. Could I possibly go first since I have another engagement and I must leave in five minutes?

Mr. Clermont: Please do.

Mr. Lefebvre: Thank you.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Lefebvre.

[Texte]

M. Lefebvre: Merci, monsieur le président. Je pense que nous sommes tous du même avis. Cela a été tout d'abord une présentation formidable, et je félicite M. Séguin et la CRO d'avoir pensé à une telle méthode, concrète et excellente.

Voici seulement une question. Il s'agit d'un problème qui m'a été exposé il y a quelques semaines. J'ai demandé à la personne concernée d'aller vous voir, vous, ou votre personnel, parce que cela ne dépend pas de moi et de plus je ne m'y connais pas assez. Je veux cependant vous l'exposer parce que cela peut être un problème qui peut se présenter à plusieurs endroits.

Avant que vous ne déposiez votre schéma d'aménagement, une municipalité avait donné la permission à un industriel d'acheter un terrain pour fins industrielles, et cette personne avait l'intention d'y construire une usine qui aurait pu fournir un emploi à 10 ou 20 personnes de cette municipalité-là. Apparemment et depuis ce temps-là, ce terrain a été classé pour fins agricoles seulement. Il avait pourtant eu l'approbation de la municipalité en question, auparavant. Que peut-il arriver si cette personne-là se rendant à une de vos assemblées qui se tiendra éventuellement dans cette municipalité, et exposant son problème, voit finalement sa proposition rejetée? Est-ce que la municipalité qui lui a déjà donné l'autorisation peut faire quelque chose en son nom, ou au nom de la municipalité? Ou s'agira-t-il d'une décision de la CRO qui statuera en définitive?

M. Séguin: Je vais demander en premier lieu à M. Rivest, si vous voulez bien, répondre à propos de la mise en application des règlements. Et je pourrai peut-être répondre aussi à la deuxième partie de votre question à savoir ce que la municipalité peut faire.

• 1750

M. Jean-Marc Rivest (directeur du Service de planification, Communauté régionale de l'Outaouais): Ce qui pourrait permettre de trancher ce problème très particulier ce serait de connaître la date à laquelle la municipalité a octroyé son autorisation à ce futur industriel-là. Si cela s'est fait depuis que la Loi 54 est en vigueur, et même depuis l'an dernier, la permission devrait être également accordée par la C.R.O. A ce moment-là, cela supposerait que la personne ne s'est pas prévalué, dans les délais de six mois ou d'un an, de venir faire entériner sa demande de permis de construction à la C.R.O. Si cela s'est fait avant l'application de la Loi 54, il est presque certain que cette personne-là pourra s'établir.

M. Lefebvre: C'est-à-dire que si la municipalité a donné son approbation depuis que la Loi 54 est déposée...

M. Séguin: Le 1^{er} août 1974.

M. Lefebvre: ... et même si cette personne-là a acheté le terrain de bonne fois, il lui sera impossible de construire une usine à cet endroit-là?

M. Rivest: Eh bien, tant que la proposition présente est sur la table, c'est vrai. Comme vous l'avez souligné, au niveau des audiences publiques, il pourra venir soumettre son problème et essayer de démontrer s'il est souhaitable pour la collectivité d'implanter cette industrie-là, quitte à perdre certaines acres de bonne terre agricole, ou *vice-versa*. Si jamais, comme vous le soulignez, la C.R.O. n'acquiesçait pas à sa demande, il pourrait toujours, par le truchement de sa municipalité, porter un grief au ministère des

[Interprétation]

Mr. Lefebvre: Thank you, Mr. Chairman. I think we can all agree on this. It has been a fantastic presentation and I want to congratulate Mr. Séguin and the CRO for having thought of it.

I only have one question. It has to do with a problem of which I became aware only a few weeks ago. I referred somebody to you and your personnel because the matter had nothing to do with me and I was not sufficiently familiar with it. I take this opportunity to present a problem to you since it can occur in a number of places.

Before you tabled your development plan, a municipality had given permission to this man to buy a lot for industrial purposes where he intended to build a plan which could have given work to ten or twenty people in the municipality. Apparently, since that time, the lot has been classified as farm land only. Nevertheless, the municipality had given its permission prior to that. What will happen if this man goes to one of the meetings you will be holding in the municipality, points out his problem and sees his proposition rejected in the end? Can the municipality which has given its permission do anything in its name or in the name of the businessman? Or is it the CRO which has the final say?

Mr. Séguin: With your permission, I will call on Mr. Rivest to answer the question with regards to the regulations. Then I can come back and answer the second part that has to do with the recourse left to the municipality.

Mr. Jean-Marc Rivest (Director of Planning, Outaouais Regional Community): This very special problem could be solved if we knew the date on which the municipality gave its permission to this would-be industrialist. If this permission was given after the implementation of Act 54 or even as late as last year, this permission should also have been given by the Outaouais Regional Community. This would mean that this person has not asked for a confirmation of his building permit from the Outaouais Regional Community within the six-month to one-year period as set down in the act. If this was done before the implementation of Act 54, there is practically no doubt that this person will be able to set himself up in business.

Mr. Lefebvre: If the municipality has given its approval after the implementation of Act 54...

Mr. Séguin: On August 1, 1974.

Mr. Lefebvre: ... and even if this man has bought the lot in good faith, does this mean that he will not be allowed to build a plant on it?

Mr. Rivest: Yes, as long as this proposal is on the table. But he will be able to put his case before public audiences and try to prove that it is desirable for the community to have this industry there, even if this should mean the loss of several acres of good farm land or vice versa. If the Outaouais Regional Community did not accept his request, he has the possibility of making a grievance to the Department of Municipal Affairs through his own municipality after the plan will have been adopted by the region.

[Text]

Affaires municipales, après l'adoption du Schéma au niveau de la région.

M. Lefebvre: Je vous remercie pour cette réponse. Je dois m'excuser auprès de mes collègues et des représentants de la C.R.O. de devoir m'absenter maintenant. Merci.

Le coprésident (le sénateur Deschatelets): Monsieur Clermont.

M. Clermont: Je me joins à mon collègue de Pontiac, M. Lefebvre, pour féliciter les personnes responsables de la préparation du Schéma d'aménagement du territoire de la Communauté régionale de l'Outaouais et de la présentation audiovisuelle. Je m'excuse du petit nombre de membres présents au Comité. Vous en connaissez sans doute les raisons.

Vous vous souvenez, monsieur Séguin, que nos trois collègues de l'Outaouais québécois ont eu l'occasion, en mai je crois, de rencontrer les membres de la Communauté régionale de l'Outaouais et de discuter franchement du Schéma d'aménagement.

Il m'est assez difficile de poser des questions, puisque j'ai reçu le Schéma d'aménagement du territoire vers midi et demi à mon bureau; or c'est un document très volumineux. Je me permettrai cependant de poser une question à propos, à la page 23, de l'article 2.3.1., *L'administration publique*.

Vous prévoyez pour l'an 2001, qu'environ 60,000 fonctionnaires fédéraux se trouveront à l'intérieur de la Communauté régionale de l'outaouais, qu'un certain nombre seront dans la ville de Hull, d'autres dans la ville de Gatineau ainsi que dans d'autres secteurs du territoire. Je remarque aussi, et cela ce n'est pas la première fois, l'importance que vous accordez à la question culturelle. Et vous dites ici, vers la fin:

Ce chiffre apparaît tout à fait compatible avec la capacité d'accueil du territoire, mais il faut souligner qu'il doit être considéré comme un maximum permmissible dans l'optique de la préservation de l'identité culturelle de l'Outaouais québécois.

Dans votre présentation, au début, monsieur Séguin, vous avez mentionné que vous allez prendre certaines mesures ou suivre un autre processus pour faire respecter ce maximum. Est-ce que vous pourriez citer quelques mesures que la Communauté régionale de l'Outaouais a l'intention de prendre pour faire respecter ce maximum de 60,000 fonctionnaires?

M. Séguin: Avec votre permission, je vais demander à M. Rivest de vous répondre.

M. Rivest: Il est bien évident que ces propositions-là dans la mesure où cela concerne très directement les politiques actuelles et futures du gouvernement fédéral, ne peuvent pas être imposées au niveau de la législation ou au niveau des règlements du Schéma d'aménagement de la C.R.O. Si nous avons cru bon de souligner ce maximum de 60,000 emplois, c'est d'une part et jusqu'à un certain point, pour des soucis de préservation d'un certain équilibre culturel, et c'est aussi d'autre part et essentiellement, pour des raisons d'aménagement comme telles. Une trop grande concentration d'emplois fédéraux sur l'île de Hull nous apparaîtrait néfaste au niveau de la préservation des autres fonctions qui ont présentement de la misère à voter. Il n'y a qu'à se référer à l'habitation, à la fonction commerciale, ou à des grandes fonctions éducatives ou culturelles.

[Interpretation]

Mr. Lefebvre: Thank you for your answer. I would ask my colleagues and the representatives of the Outaouais Regional Community to excuse me, as I have to leave the meeting now. Thank you.

The joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Clermont.

Mr. Clermont: I wish to join my colleague, Mr. Lefebvre, in congratulating those responsible for drawing up the planning program for the territory under the jurisdiction of the Outaouais Regional Community as well as for the audio-visual presentation. I am sorry that so very few Committee members are present here today, but you probably know why.

You probably remember, Mr. Séguin, that our three colleagues from the Quebec side of the Outaouais met in May with members of the Outaouais Regional Community to discuss the planning program with them.

It is difficult for me to ask questions as I only got the planning program in my office at 12.30 p.m. and this is a voluminous documents. I would nevertheless like to ask you a question concerning page 23, paragraph 231, Public Administration.

You estimate that in the year 2001 approximately 60,000 federal public servants will be living within the Outaouais Regional Community, a certain number will be in the City of Hull and others in the City of Gatineau, as well as in other areas of the territory. I also see that you attach great importance to the control question. You say the following towards the end:

This figure appears quite compatible with the capacity of the territory to absorb people, but we wish to stress the fact that this figure must be considered as a maximum in order to safeguard the cultural identity of the Quebec side of the Outaouais.

At the beginning of your presentation you said that you would take certain steps with a view to have this maximum implemented. Could you tell us exactly what steps the Outaouais Regional Community is planning to take in order to abide by this maximum figure of 60,000 public servants?

Mr. Séguin: With your permission I will ask Mr. Rivest to answer your question.

Mr. Rivest: It is obvious that, in as much as they directly concern the present and future policies of the federal government, these proposals cannot be imposed through legislation or through regulations of the development plan of the ORC. We have thought it good to underline the 60,000 jobs maximum on the one hand to show that we wish to maintain a certain cultural balance, and on the other hand, essentially, for development reasons as such. We feel that too large a concentration of federal jobs on the island of Hull would be detrimental to the maintenance of other functions which are presently having difficulties in surviving. Housing, trade, education or cultural activities, all of which are important functions, are typical of the situation. We would like to establish on the island of Hull a better balance among the various functions, in order to

[Texte]

Nous voudrions, sur l'île de Hull, un meilleur équilibre entre les différentes fonctions, pour ne pas faire du centre régional un lieu mort ou inintéressant après 17h00 ou après l'heure de fermeture de ces bureaux-là.

La partie de l'emploi fédéral que nous ne souhaiterions pas voir au centre-ville régional, nous souhaiterions la voir dans les 3 centres de district, à peu près également répartie. Et là, un petit peu pour la raison inverse, nous croyons qu'elle pourrait servir de catalyseur ou d'accélérateur à la création de ces centres-villes-là. Si on prend l'exemple de Gatineau, nous projetons que d'ici la fin du siècle, environ 9,000 emplois fédéraux pourraient s'implanter au futur centre-ville de Gatineau, et cela associé à la fonction commerciale, à l'habitation à assez forte densité, nous croyons que cela pourrait faire un centre-ville intéressant. Il en va de même pour le centre Saint-Joseph, et dans un avenir un petit peu plus éloigné pour le futur centre-ville d'Aylmer. Nous croyons que l'amélioration du transport en commun rapide, d'ici cette échéance de l'an 2000, pourrait tout aussi bien remplir le rôle de déplacement ou de mouvement pendulaire entre le lieu de résidence des fonctionnaires et leur lieu d'emploi. En d'autres mots, nous ne croyons pas que le fait qu'un fonctionnaire ontarien ait à travailler au centre-ville de Gatineau plutôt qu'au centre-ville régional de Hull, serait un désavantage marqué.

Je suis conscient cependant, que le maximum de 60,000 que nous proposons est sensiblement inférieur à ce qu'on pourrait projeter si, après l'implantation du programme décennal déjà approuvé, le gouvernement fédéral faisait connaître d'autres programmes du même genre. Nous serions en mesure de nous attendre à avoir de 80,000 à 90,000 emplois.

M. Clermont: Pour recevoir un tel nombre de fonctionnaires fédéraux, vous avez souligné qu'il est très important d'avoir un service de transport en commun très rapide et de première qualité.

M. Rivest: On va malheureusement s'en apercevoir d'ici 3, 4 ou 5 ans, lorsque les 4 phases du portage seront complétées, et même d'ici 2 ou 3 ans; environ 15,000 fonctionnaires vont soir et matin, envahir et quitter le centre-ville. Et avec l'état actuel du transport en commun, je pense que tout le monde va bien comprendre le problème d'ici quelques années.

M. Clermont: Une dernière question s'il vous plaît. Comme je vous ai dit, j'ai regardé à la hâte votre document. Je remarque qu'au tableau 9, page 25, votre projection pour l'an 2001 dans le secteur manufacturier n'est seulement que de 8.2 p. 100. Est-ce que dans votre schéma d'aménagement il ne serait pas possible de prévoir des mesures pour essayer d'augmenter ce pourcentage? Car je remarque que dans le secteur administration publique vous projetez 39.4 p. 100 dont 36.4 d'origine fédérale, et dans le secteur des services, 21 p. 100; ce qui veut dire pour l'administration publique et les services 60 p. 100 en tout. C'est sans doute une question très importante et j'espère que l'administration de la Communauté régionale de l'Outaouais, avec l'assistance du gouvernement de la province de Québec et du gouvernement fédéral, aura la possibilité d'augmenter ce pourcentage de 8.2 dans le secteur manufacturier.

[Interprétation]

avoid the rush after 5.00 p.m. or after the closing hour of these offices.

We wish that the portion of federal employment which we would rather not see assigned to the regional downtown area be assigned to the three district centres on an equal distribution basis. There, partly for the opposite reason, we believe it could be used as a catalyst towards the creation of these centre-towns. Taking the example of Gatineau, we are forecasting approximately 9,000 federal jobs by the end of this century in the future downtown of Gatineau; this could be associated to the trading function, to moderately high-density housing; we think this could really turn it into an interesting downtown area. The centre town of St. Joseph and, a bit further down the line, of Aylmer, face a similar situation. We think that the improvement of rapid transit by the year 2000, could help improve travelling and shuttle transportation between the civil servants' houses and their places of employment. In other words, we do not believe that, for an Ontario civil servant to work in downtown Gatineau rather than in downtown Hull could constitute an acute disadvantage.

I am aware, however, that the 60,000 maximum proposed is substantially lower than what could be forecasted if, after the implementation of the already-approved decennial program, the federal government introduced other similar programs. We could then expect to reach anywhere from 80,000 to 90,000 jobs.

Mr. Clermont: To receive such a number of federal civil servants, you have underlined that it is very important to have a rapid and first quality public transportation service.

Mr. Rivest: Unfortunately, within 3, 4 or 5 years, when the four stages of *Place du Portage* are completed, this will be noticeable; it could even be within two or three years; there are approximately 15,000 civil servants who, every morning and every evening, will be commuting from and to centre-town. Considering the present situation of public transit, I think everyone will soon understand the problem.

Mr. Clermont: I would like to ask you a final question, please. As I said, I have read your document hastily. I notice that in Table 9 on page 25 your projection for the year 2001 in the manufacturing field, is only for 8.2 per cent. Would it not be possible, within your developmental plan, to provide measures enabling the increase of this percentage? I do notice that in the public administration field you are projecting 39.4 per cent; 36.4 of which are of federal origin. In the services field, your projection is 21 per cent; this means that public administration and services will account for 60 per cent altogether. This is certainly a most important question and I hope that the management of the Communauté régionale de l'Outaouais together with the assistance of both the Quebec and federal government will be able to increase this percentage by 8.2 in the manufacturing sector.

[Text]

M. Rivest: Nous le souhaitons, bien sûr, mais nous avons essayé d'être réalistes à ce niveau-là. D'ici les 20 prochaines années, la tendance au développement au niveau du tertiaire va sûrement s'accroître, ce sera toujours une région capitale ou un lieu de l'administration centrale, bien que l'on puisse, au niveau des grands objectifs, vouloir diversifier la structure de l'emploi, donner plus d'importance aux manufacturiers, je crois que la tendance est à peu près irréversible dans ce sens-là. Je veux souligner que le pourcentage de 8.2 p. 100, même s'il paraît le parent pauvre, par rapport aux autres, représentera, en nombre absolu, un accroissement d'emplois quand même important par rapport aux autres villes.

M. Clermont: J'ai remarqué cela.

Alors, de nouveau, messieurs les coprésidents, je regrette qu'un plus grand nombre de nos membres de la Commission n'aient pu assister à la présentation audio-visuelle, mais j'en ai donné les raisons. J'espérais que d'autres membres de la région de l'Outaouais ontarien et d'autres députés de différentes régions du pays auraient pu assister à cette magnifique représentation, mais vous pouvez être assurés qu'au cours de l'ajournement, parce que j'espère que nous allons ajourner, si ce n'est pas le 30 juin, ce sera en juillet, vous pouvez être assurés, dis-je, que je vais me renseigner davantage sur cette présentation. Je suis certain que mon collègue de Hull, le docteur Isabelle, M. Tom Lefebvre, les coprésidents et moi-même nous nous ferons un plaisir et un devoir de sensibiliser les autres membres de la Commission.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci, monsieur Clermont.

Comme M. Clermont vient de le dire, nous regrettons aussi le contretemps, mais ce qu'il y a d'important pour vous, monsieur Séguin, et pour vos collègues et ce que vous représentez pour l'Outaouais, c'est d'avoir eu l'occasion de déposer aujourd'hui votre plan d'aménagement. Toutes les explications que nous avons entendues, tout à l'heure, feront également partie des témoignages et nous aurons donc l'occasion de l'examiner en détail.

Maintenant, il y a une question très importante pour nous et que nous allons avoir à dégager de tout ceci et je peux vous la donner en deux mots: ce plan d'aménagement qui deviendra en vigueur, si je comprends bien, à la fin du délai de 30 jours, en quoi diffère-t-il ou comment se complète-t-il avec le plan d'aménagement qui nous a été soumis par la Commission de la capitale nationale? Quelles seront les différences? En quoi, par exemple, ce plan, que vous nous avez présenté cet après-midi, complète-t-il le plan qui nous a été présenté par la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, en ce qui concerne, entre autres, les communications? Je comprends qu'il y a des ponts que vous projetez et le reste. Alors, ce sont des questions extrêmement importantes que nous allons avoir à examiner lorsque nous aurons devant nous les divers plans. Peut-être pourriez-vous, en quelques mots, donner quelques-unes de vos impressions, monsieur Séguin. C'est pour moi la question importante.

M. Séguin: Monsieur le président, j'avais prévu cette question et j'avais demandé à M. Rivest de se préparer à répondre en quoi il y avait divergence vis-à-vis le document *Capitale de demain*. Alors, je voudrais, aussi, vous souligner que nous avons eu une bonne présentation identique, puisque nous n'avions pas l'audio-visuel à ce moment-là, mais, nous avons eu une présentation du

[Interpretation]

Mr. Rivest: Of course, we hope so, but we are trying to be realistic in that respect. Within the next 20 years development in the tertiary sector will certainly increase, this will always be a capital region or central administrative area and even though we would like to give more importance to the manufacturing industries and diversify the labour structure, I believe that the trend is almost irreversible. I beg you to note that this percentage of 8.2 per cent, even though it does seem weak, is a rather important increase in the absolute number of jobs when compared to other cities.

Mr. Clermont: I did notice that.

Well, Messrs. Co-chairmen, I am sorry that so few of our people were able to make it to the Committee to see this presentation but I did give you the reasons for this. I had hoped that other members from the Ontario side of the Ottawa region and other members from different parts of the country could be here to see this magnificent presentation but you can rest assured that during the recess, because I hope we will have a recess if not June 30 probably in July, you can rest assured that I will seek more information on this presentation. I am sure that my colleague from Hull, Dr. Isabelle, Mr. Tom Lefebvre, the Co-chairmen and myself will be pleased and make it our duty to bring this to the attention of the other members of the Committee.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you, Mr. Clermont.

As Mr. Clermont has just pointed out, there were unforeseeable circumstances but, what is important for you, Mr. Séguin, and for your colleagues and what you represent for the Outaouais region is to have had the opportunity to table your development plan today. All the explanations we have just heard will also be put on record and we will therefore have time for a detailed analysis.

Now, there is a very important question that comes to our minds and I can summarize it briefly: this development plan that will be in effect, if I understood correctly, within 30 days, how is it different or how does it complete the development plan that was submitted to us by the National Capital Commission? Where are the differences? For example, concerning, among other things, communications, how does the plan that you presented to us this afternoon complete the one that was presented by the Regional Municipality of Ottawa-Carleton? I know there are bridges you are planning and other things. So these are very important questions that we will have to examine when we have the different plans before us. Maybe you could give us your impression in a few words, Mr. Séguin. This is a very important thing for me.

Mr. Séguin: Mr. Chairman, I had anticipated that question and asked Mr. Rivest to be ready to summarize the differences between this and *Tomorrow's Capital*. I would also like to point out that we had a good identical presentation because we did not have audio-visual at that time but we did have a presentation of the plan with the accompanying plates and we did this with the Regional Municipality

[Texte]

schéma avec les planches l'accompagnant au gouvernement régional Ottawa-Carleton, ainsi qu'à la Commission de la capitale nationale. C'est évident qu'il faut que de leur côté ils en prennent connaissance mais ils connaissent déjà notre document. Alors, M. Rivest va vous donner un court résumé des divergences entre ce document et celui de capitale de demain.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Vous pouvez le faire en quelques minutes, monsieur Rivest?

• 1805

M. Rivest: Oui. Alors, très rapidement, je pense qu'il est important de signaler que les objectifs qui nous ont guidés sont essentiellement les mêmes que les objectifs visés par la Commission de la Capitale nationale, c'est-à-dire une meilleure organisation du milieu bâti, une amélioration de la qualité de la vie, une protection croissante et la mise en valeur des immenses ressources naturelles que contient notre territoire, la protection de l'environnement, la participation à l'avenir économique de la région de la Capitale nationale et aussi, du moins en ce qui nous concerne, l'embellissement de la partie québécoise de la région de la Capitale nationale.

Cependant, au niveau de la réalisation de ces objectifs, nous avons essayé de tenir compte des intérêts de la population locale. Alors, je pense qu'il y a essentiellement trois grandes divergences entre les deux documents.

Premièrement, il y a divergence en ce qui concerne la grande proposition du document de la Commission de la Capitale nationale, soit l'axe de transport rapide sud-est, nord-ouest. Même s'il n'est pas indiqué explicitement dans notre plan que nous nous opposons à cela, il y est sous-entendu que nous croyons à la nécessité à plus court terme d'un lien de transport en commun vers l'est, vers l'agglomération de Gatineau.

Cependant, à très long terme, après la fin de notre horizon de planification, je pense que l'axe de transport en commun rapide proposé par la CCN est conséquent avec ce que nous proposons. Ce n'est qu'une divergence au niveau de la programmation des investissements.

La deuxième grande divergence vient de ce que nous voulons tenir compte du fait que le sol est une ressource non renouvelable, comme M. Gallant l'a souvent dit dans des allocutions. Chaque fois que l'on consomme du terrain, c'est habituellement fini à tout jamais. C'est pour cela qu'en milieu urbain, notre politique est d'utiliser le moins possible de nouveaux espaces et de tenter de rendre les espaces actuels rentables. En termes concrets, cela veut dire que nous croyons de créer une nouvelle agglomération plus au nord de cet axe.

Il y a aussi le fait que la partie urbaine de l'est de la Gatineau compte actuellement 70,000 habitants et que la structuration du milieu urbain est très faible, très peu avancée, avouons-le comme l'avouent d'ailleurs, je pense, les autorités locales. Alors, en faisant une meilleure organisation du tissu urbain, nous croyons mieux équiper une population déjà sur place. Plutôt que de ne penser qu'à la population future qui habitera tel ou tel secteur, nous voulons rendre les installations existantes plus rentables et améliorer la qualité de vie de la population actuelle.

[Interprétation]

of Ottawa-Carleton as well as the National Capital Commission. Of course, they will also have to examine this but they already know about our document. Mr. Rivest will give us a short summary of the differences between this document and the one concerning tomorrow's capital.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Could you do it in a few minutes Mr. Rivest?

Mr. Rivest: Yes. Very quickly, I believe it is important to underline the fact that the objectives which have guided us are essentially the same as those of the National Capital Commission, meaning to better organize the constricted milieu, to improve the quality of life, to protect increasingly and to develop the enormous natural resources contained in our territory, to protect the environment, to participate in the future economy of the National Capital Region and also, as far as we are concerned, to beautify the Quebec side of the National Capital Region.

However, in order to reach these objectives, we have tried to take into account the interest of the local population. I think there are essentially three great differences between the two documents.

First of all, there is a difference in the main proposal of the National Capital Commission document, the rapid transit axis south-east, north-west. Even if we do not say explicitly in our plan that we are opposed to this, it is understood that we believe in the necessity of having very shortly a public transportation network to the east, towards Gatineau.

However, in the long run, towards the end of our planification, we believe that the axis for rapid public transport proposed by the NCC follows what we have recommended. There is only a difference in the programming of investments.

The second great difference is that we want to take into account the fact that the land is a non-renewable resource, as Mr. Gallant said so often in his speeches. Each parcel of that land that is used is gone forever. This is the reason why in an urban area, our policy is to use as little as possible of the new spaces and to try to make the present spaces profitable. In concrete terms, this means that we believe that from now till the year 2000, all urban development could be made on this side of highway 50, even if it is possible that we were not really accurate in our population projections. On the other hand, the NCC document proposes a new centre more to the north of this axis.

The urban area east of Gatineau has already 7,000 inhabitants and the structure of the urban milieu is very weak, not to development, we have to say it, the local authorities have already accepted that fact. If this urban structure is better organized, we will be able to better equip the population which is already living there. Instead of thinking only of the future population which will live here or there, we want to make the actual facilities more profitable and to improve the quality of life of the existing population.

[Text]

Je pense que nous avons un peu discerné tout à l'heure de la troisième divergence qui concerne le nombre d'emplois fédéraux et la localisation des futurs emplois fédéraux. Je pense qu'il y a divergence surtout au niveau de la localisation. Il devra sûrement y avoir des discussions à ce sujet. Pour nous, il est plus important de voir à ce que les emplois fédéraux soient répartis sur le territoire, non pas disséminés mais répartis en quatre points principaux. Pour nous, c'est plus important que le nombre total d'emplois fédéraux.

Je pense que cela donne une bonne idée des trois grandes divergences.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): C'est intéressant.

M. Rivest: Une dernière chose, monsieur le président.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Oui.

• 1810

M. Rivest: Au niveau de la MROC, disons qu'il y a cohérence à 98 p. 100 entre les deux plans, sauf au niveau de la programmation des futurs ponts à l'extérieur du centre-ville de Hull et d'Ottawa.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Merci beaucoup. Docteur Isabelle vous avez quelques questions à poser?

M. Isabelle: Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser malgré l'heure tardive. Tout d'abord, je n'ai pas besoin de vous féliciter, je vous félicite toujours chaque fois, alors sachez que ma félicitation du début est pour tout le temps, tant que les pourparlers et la Commission existeront.

M. Rivest a dit quelque chose en parlant de localisation des emplois fédéraux beaucoup plus que du nombre global. Ce qui suppose que le gouvernement fédéral bâtirait des édifices gouvernementaux à Gatineau et à Aylmer à une époque indéterminée. Ce qui suppose également que ce ne sera pas nécessairement des gens de Gatineau qui travailleront pour le ministère ou une partie du ministère, ce pourra être des gens qui viendront de différentes régions du pays.

Vous avez parlé aussi de rétablir l'équilibre culturel, ça franchement ça me dépasse, mais je l'accepte tant qu'on ne pourra pas me donner les définitions. Si le gouvernement fédéral occupe un centre d'emploi là-bas, il y aura toujours les anglophones à moins qu'on les chasse du pays, on a perdu ça une fois, je pense bien qu'on n'est pas prêt à recommencer ça, parce qu'alors c'est nous qui partirions. Alors, il va toujours y avoir des anglophones qui vont venir à Gatineau, qui vont s'implanter à Gatineau, qui vont vivre à Gatineau, alors je ne sais pas trop trop l'équilibre culturel que ça peut faire. Est-ce que vous pouvez élaborer un peu?

M. Rivest: Oui, brièvement. Quant on parle de maintien de l'équilibre culturel, c'est beaucoup plus par des moyens positifs que par des moyens négatifs, en ce sens qu'on ne veut pas mettre une clôture au milieu de la rivière des Outaouais et sur les ponts. Tous et chacun auront toujours la liberté d'aller résider à l'endroit de leur choix qu'il soit anglophone ou francophone et ça vaut dans l'autre sens aussi.

[Interpretation]

We have discussed a little earlier of the third difference which relates to the number of federal jobs and the location of future federal jobs. There was divergence particularly at the level of location. There should be some more discussions on this subject. As for us, it is important that we see federal jobs spread on the territory, not scattered but spread in four principal areas. It is more important for us than the total number of federal jobs.

I think this gives you a good idea of the three main differences.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): This is very interesting.

Mr. Rivest: One last thing, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Yes.

Mr. Rivest: As far as the RMOC is concerned, let us say that the two plans are coherent at 98 per cent, except for the planning of future bridges outside the cores of Hull and Ottawa.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Thank you very much. You have a few questions to ask, Dr. Isabelle?

Mr. Isabelle: I have a few points to raise, Mr. Chairman, although it is getting late. First of all, I do not think I need to congratulate you again, I do that each time, so you must know that my congratulations at the beginning hold through as long as the discussions are going on and the Commission exists.

Mr. Rivest said of the federal jobs that it was more a question of placing them than a question of numbers. That is to say that the federal government would be expected to build government buildings in Gatineau and Aylmer at a time still undetermined. That supposes also that it will not necessarily be people from Gatineau who will work for a department or part of a department. It will possibly be people from different parts of the country.

You have talked about re-establishing the cultural balance, which frankly is beyond me, but which I am ready to accept while I wait for the proper definition of the expression. If the federal government is to be an employment centre there, the English-speaking people have to be reckoned with, unless they are driven out of the country, but we have lost that battle once; we are not ready to start that all over again, because it could very well be us who could be forced to leave. So there will always be English-speaking people who will come to Gatineau, who will come to settle and live in Gatineau, and I do not know what cultural balance can be. Can you elaborate on what you have said?

Mr. Rivest: I can briefly. When we talk about maintaining the cultural balance, we think of positive means much more than we think of negative means, in the sense that we do not plan on erecting a barrier in the middle of the Ottawa River or on the bridges. Each and every one of us will always be free to go and live where he chooses, whether he be English speaking or French speaking and that goes both ways.

[Texte]

Quant à la programmation de l'équilibre culturel, cela s'exprime beaucoup plus dans l'ensemble du document par un meilleur équipement du côté québécois au niveau des grands équipements nécessaires à la survie d'un groupe culturel. Je pense que personne, à l'heure actuelle, niera qu'il y a sous-équipement du côté québécois de la rivière et à ce niveau-là c'est une recommandation qui s'adresse entre autres au gouvernement provincial; qu'on parle d'équipement culturel comme tel, d'équipement éducatif, ça touche même les équipements de santé et ça devrait même toucher les équipements commerciaux; à savoir que l'ensemble de la vie urbaine est, je pense, sous-équipé ou dans un état d'équipement insatisfaisant.

En deuxième partie, je pense que même si avec notre proposition d'avoir de l'emploi fédéral dans des sous-centres ou dans ce qu'on appelle des centres de district: Gatineau, au centre Saint-Joseph et à l'Ouest, même si cela peut sembler représenter une pénétration plus profonde de certains fonctionnaires. Nous désirons, tout autant que la CCN et la MROC l'amélioration des transports en commun rapides je pense que l'ensemble de la région est axé vers ce but. Ça va prendre quelques années. Lorsque ces outils ou ces équipements seront disponibles, les distances compteront beaucoup moins, à savoir que les mouvements pendulaires d'aller et de retour au travail, qu'on franchisse ou qu'on ne franchisse pas la rivière des Outaouais, cela n'aura guère d'importance.

En dernier lieu, s'il y a un élément qui peut paraître négatif et qu'on appuierait c'est que dans la mesure du possible, et je comprends que les mouvements naturels sont difficiles à contrôler dans ce sens-là, c'est que toute présence anglophone de résidents permanents nous apparaît plus souhaitable si elle est dans un certain sens dispersée sur le territoire et ne favorise pas la présence, je ne dirais pas d'un ghetto, mais la présence d'un quartier, d'une ville ou d'un secteur trop fortement habité par des anglophones. Ce n'est pas par esprit de racisme mais je pense que dès que la proportion est trop forte en un lieu restreint, cela nécessite nécessairement des équipements différents pour les deux groupes. Et je pense que dans la situation actuelle, on pourrait faire des comparaisons entre le milieu d'Aylmer, celui de Hull et celui de Gatineau.

• 1815

M. Isabelle: Si je comprends bien, et je reprends votre argument, vous allez faire le développement en trois "pôles". Moi, j'appelle cela des pôles car j'ai vu le "rasoir Schick" que vous avez présenté. Il y a le "pôle" de Gatineau, il y a celui d'Aylmer dont le développement va se faire un peu avant la fin du monde, après l'an 2,000, et il y a aussi un "pôle" que vous appelez district économique, qui va être situé sur le boulevard St-Joseph. Et là, vous allez avoir un autre centre économique qui va être en quelque sorte le ghetto fédéral.

M. Rivest: C'est ce que nous ne voulons pas que ce soit.

M. Isabelle: Non, moi non plus. Nous discutons afin de connaître un peu votre point de vue. Je me souviens que M. D'Amour a déjà fait de grandes déclarations: il ne voulait pas d'édifices du Gouvernement fédéral dans le centre-ville qui après 17 h 00 était une ville morte.

[Interprétation]

Bringing about a cultural balance means in the document that there has to be better facilities on the Quebec side so the cultural entity that is there can survive. No one will deny the fact that there is at this moment a lack of facilities on the Quebec side of the river, and it is a question that also concerns the provincial government. We speak of cultural facilities as such, but it goes also for education facilities, health facilities, and even commercial facilities, in the sense that the whole of the urban life there is under-equipped or inadequately equipped.

Secondly, we speak of sub-centres of federal employment, or what we call district centres: Gatineau, and the St. Joseph centre, and to the West, even though it can be seen as a further incursion by federal employees. We want as much as the NCC and the RMOC, the improvement of public transportation; the whole of the region is committed to this. It will take a few years. When all the facilities are there, the distances will have much less importance, the back and forth movements to and from work, whether or not the Ottawa River is crossed, will have less importance.

Finally, if there has to be a negative element that we suggest, it has to be that we consider it advisable that as much as possible, we understand the natural movements are not easy to control this way, the English-speaking persons in the form of permanent residents be widely dispersed on the territory so as not to favour the creation, I would not say of a ghetto, but of a neighbourhood, a town or a sector densely populated by English-speaking people. This is not racism, it is just that when there is a strong concentration in a restricted zone, there has to be different facilities for the two groups. And I think that in the present situation we could make comparisons between Aylmer, Hull and Gatineau.

Mr. Isabelle: If I have understood your suggestions correctly, you are going to develop that in three "poles". I call them poles because I saw the "Schick razor" that you have presented. There is the Gatineau "pole", the Aylmer one which will be developed slightly before the doomsday, after the year 2000, and there is also a "pole" that you call an economic district that will be located on St-Joseph Boulevard. And there you are going to have another economic sector that will be, so to speak, the federal ghetto.

Mr. Rivest: That is what we do not want it to be.

Mr. Isabelle: And neither do I. We are discussing to get your point of view. I remember Mr. D'Amour making grand statements: he did not want any federal government buildings in the centre of town which became a ghost-town after 5 p.m.

[Text]

M. Rivest: C'est cela, exactement.

M. Isabelle: C'est pour cela que dans la planification des phases 1, 2, 3, 4, et ainsi de suite, on avait prévu des boutiques, des commerces et peut-être même de petites manufactures, je ne sais pas. On verra. On a fait cela justement pour que la ville ait un cœur, pour que ce cœur batte autant le soir que le jour.

Maintenant vous me dites que vous allez faire un pôle commercial commençant sur le boulevard St-Joseph. C'est l'industrie privée qui a fait le développement de ce secteur et cela aurait pu être fait plus intelligemment. Nous avons vécu avec cela. Alors, c'est pour cela que vous dites que le développement doit se faire d'abord à Gatineau, et plus tard à Aylmer. Que vous choisissiez les priorités, cela vous regarde. Mais il me semble que le centre-ville de Hull doit être le centre, comme il l'a toujours été. Si actuellement la rue Principale et l'île de Hull connaissent une diminution d'activité, cela n'est que temporaire, j'imagine. On sait que depuis des années il est très difficile d'arrêter sur la rue Principale pour aller s'acheter une cravate. Si vous trouvez un endroit pour stationner, il y a tout de suite un policier qui vient vous "coller" une contravention, et si vous n'en trouvez pas, vous êtes obligé d'aller stationner à peu près en haut de la côte et naturellement, aujourd'hui, les gens sont très gâtés. S'ils ne peuvent pas mettre leur voiture tout près... Alors, c'est pour cela que le centre St-Joseph s'est développé, à mon avis. Si les choses reviennent à la normale, il va peut-être y avoir du développement. Alors, je me demande s'il ne serait pas possible de créer des priorités dans le développement des pôles. Je ne veux pas dire que vous avez tort et que moi j'ai raison car les mouvements de population, les mouvements démographiques, ce n'est pas nous qui les faisons, ce sont les gens. Dieu a créé beaucoup de choses, l'enfer et le ciel. Je pense qu'il y a autant de gens chez le diable qu'au ciel. Mais, ce que je veux dire, c'est qu'on ne peut pas tout contrôler, même si quelque chose est très bon pour quelqu'un. J'ai l'impression qu'en fin de compte, monsieur Séguin, vous n'avez pas le contrôle. Il va se former de nouvelles petites villes satellites qui vont être pires au point de vue planification que ce qu'on n'a jamais connu. Actuellement, les gens se posent déjà des questions. Ils ont tellement de taxes à payer! Alors je me demande si vous avez planifié en fonction de la culture ou en fonction du développement économique des individus. Avant de terminer cette question, je voudrais vous faire remarquer que nous poursuivons tous le même but, soit le bien-être des citoyens. Nous voulons tous sortir du marasme économique dans lequel nous sommes plongés depuis des années.

Les transports, maintenant. Vous avez un spécialiste des transports avec vous.

M. Rivest: Je pense que nous sommes d'accord avec vous sur ce que vous venez de dire. Vous avez sûrement lu attentivement le schéma d'aménagement.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Excusez-moi. Sauf pour l'enfer et le ciel.

M. Rivest: Peut-être pour les proportions.

M. Séguin: Notre divergence c'est que nous ne pouvons pas tous les mettre dans le même enfer.

[Interpretation]

Mr. Rivest: That is exactly it.

Mr. Isabelle: That is why in planning phases 1, 2, 3, 4 and the rest, provision was made for boutiques, commercial enterprises and maybe even small manufacturing plants, I do not know. We shall see. This was done so that there would be a heart beating within the city and that this heart would be beating nights as well as days.

Now you say that you are going to develop a commercial pole on St-Joseph Boulevard. It was private enterprise that developed that area and it could have been done more intelligently. We lived that through. So that is why you are saying that development must start in Gatineau and later on in Aylmer. The priorities you choose are up to you. But it seems to me that the centre of Hull should remain the centre, as it has always been. If, right now, Rue Principale and the Island of Hull are less active, it is only temporary, I imagine. It has been very hard these last few years to stop on Rue Principale to go buy a necktie. If you find a parking spot, there is a policeman who will immediately slap a ticket on your windshield and if you do not find a spot you will have to go park a little way up the hill and, of course, people are very spoiled these days. If they cannot park right in front, well... so that is why St-Joseph centre has developed. When things get back to normal there might be some development. So I wonder if it would not be possible to establish some priorities in the development of these poles. I am not saying that you are wrong and I am right because we are not the ones who create population movements, demographic movements, it is the people themselves. God created many things, heaven and hell. I think there are as many people in hell as there are in heaven. But what I wanted to say is that we cannot control everything even if something is very good for someone. I am under the impression, Mr. Séguin, that when all is said and done you do not have control. There are new small satellite towns that are going to mushroom and be more of a planning nightmare than anything we have ever seen. People are already wondering out loud. Taxes are so high! So I wonder if your planning is oriented towards culture or rather towards economic development of individuals. Before finishing this question I would like to say that we are all aiming for the same goal, the good of the citizens. We all want to get out of the slough of economic despondency that we have been in for years.

Now for transportation. You have a transportation specialist with you.

Mr. Rivest: I think we agree with what you have just said. You have certainly studied the plan very closely.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Excuse me, except for hell and heaven.

Mr. Rivest: Well, maybe for proportions.

Mr. Séguin: Our problem is that we cannot put them all in the same hell.

[Texte]

M. Rivest: Nous voulons les répartir dans les 4 pôles...

M. Isabelle: Vous voulez agrandir.

M. Rivest: dans les 4 pôles que nous avons établis, le centre-ville de Hull...

M. Isabelle: Les 4 pôles? Moi, je dirais plutôt les 3 pôles. C'est cela que je veux savoir.

• 1820

M. Rivest: C'est un centre très important, le super centre, si vous voulez; c'est le centre ville de Hull, l'île de Hull; et 3 sous-centres, qui n'auront pas et qui n'ont pas les mêmes vocations, et qui n'ont pas la même taille, la même importance. Nous sommes tout à fait d'accord avec votre position, à savoir que la plaque tournante reste l'île de Hull au niveau de l'ensemble de l'agglomération de l'outaouais québécois, et même, reste le pôle de l'ensemble de l'outaouais québécois de la région administrative. Tous les grands équipements économiques et éducatifs devraient de notre point de vue prendre place dans ce centre principal. Par exemple, lorsque nous aurons une constituante de l'Université du Québec, elle devrait être au centre-ville régional. Pour les trois autres sous-centres, nous n'avons pas utilisé l'expression «sous-centre» à cause du mot «sous», qui a un aspect péjoratif; nous les avons appelés «centres de districts». Il s'agit essentiellement de centres d'emplois et de centres d'activités à envergure, si je puis dire, sous-régionale à savoir: de l'équipement commercial, et dans la mesure du possible de l'emploi, parce qu'il y aura quand même des bassins de population assez importants. Dans cet ordre d'idée-là, le centre de district de Gatineau aura pour fonction essentielle de desservir la future population du secteur de Gatineau, qui atteindra vers la fin du siècle le chiffre de 150,000 habitants. Tandis que le centre régional, unique dans la région, devra lui, fournir les grands services à l'ensemble de la population de l'Outaouais québécois.

M. Isabelle: Cela implique un système de transport adéquat. Nous n'en avons pas et nous ne sommes pas prêts d'en avoir.

M. Rivest: Absolument, absolument.

M. Isabelle: Nous n'avons pas d'argent.

M. Rivest: Absolument. Je pense que les trois approches, celle de la MROC, celle de la CCN et la nôtre sous-entendent toutes les trois un excellent système de transport en commun. Cela est une nécessité pour l'avenir.

M. Isabelle: Maintenant—, il y aurait tellement de choses à dire... Je vais laisser la Commission écouter les doléances et les félicitations, car j'imagine qu'il n'y a pas toujours que des doléances.

Je pose ma question à M. Séguin. Le mémoire note une diminution des mises en vente des terres agricoles excessivement intéressantes. On parle toujours du retour à la terre; j'entends cela depuis que je suis tout petit, mais je pense que c'est là plus que jamais que cela doit se faire. Est-ce que la CRO a pris des mesures incitatives ou préconisera-t-elle des méthodes incitatives ou demandera-t-elle aux municipalités sous sa juridiction, de trouver des moyens incitatifs pour provoquer le retour à la terre dans notre région? J'imagine qu'une partie importante de terres arables est abandonnée, comme vous l'avez dit, aux spéculateurs. L'effort est très louable; ce n'est pas tout de laisser des champs vacants. Est-ce que vous envisagez quelque chose, monsieur Séguin?

[Interprétation]

Mr. Rivest: We want to distribute this over four poles...

Mr. Isabelle: You want to develop.

Mr. Rivest: In the four poles we have determined the centre of Hull...

Mr. Isabelle: The four poles? I rather thought there were three poles. That is just what I want to clarify.

Mr. Rivest: It is a very important centre, the super centre in a way. It is the centre of the City of Hull, the Hull Island. Three other sub-centres would not serve the same purpose, would not be of the same size, nor of the same importance. We certainly agree with you that the core would remain Hull Island for the whole Outaouais region on the Quebec side; it would even be the administrative core for the Outaouais region on the Quebec side. In our view, all the major economic and educational facilities should be located in that centre. For example, when a branch of the University of Quebec will be located there, it should be in that regional centre. As for the other three sub-centres, we have not used the expression "sub-centre" because the prefix "sub" could be derogatory. We have called them "district centres". They are essentially employment centres and activity centres at a sub-regional level and they will contain business facilities as well as employment opportunities because the population should still be relatively high. Thus, the district centre of Gatineau will serve mainly the future population of Gatineau area which is expected to be of the order of 150,000 people by the end of the century. As for the regional centre, the only one of its kind in the region, it will give the main services to the whole of the population in the Ottawa region on the Quebec side.

Mr. Isabelle: An adequate transportation system is therefore necessary. We do not have one at this point, and we will not have one for quite a while.

Mr. Rivest: You are right.

Mr. Isabelle: There is no money.

Mr. Rivest: Right. I think that the three approaches, the RMOC's, the NCC's, and ours, require an excellent mass transportation system. It is a necessity for the future.

Mr. Isabelle: Now... there would be so many things... I will however let the Commission hear the complaints and the praises because I suppose that there are not only complaints.

My question is for Mr. Séguin. In your brief, you mention a decrease in the quantity of good agricultural land put up for sale. We are still talking about the return to the land. Ever since I was a boy, we have been talking about it, but I think that is necessary now more than ever. Has the ORC taken steps to encourage this or will it advocate methods to do so? Will it ask the municipalities under its jurisdiction to find incentives so that this return to the land takes place in our region? I imagine that an important part of the tillable land is abandoned, as you have said, to speculation. The effort deserves noting, because it is not good enough to leave some fields uncultivated. Mr. Séguin, what are you considering doing in this respect?

[Text]

M. Séguin: Je suis parfaitement d'accord avec vous, et c'est une de nos préoccupations. Il est évident que ce schéma-là exige de la participation et des gestes concrets de la part de l'autorité provinciale. En autres, dans la question du zonage agricole, il y a un projet de loi au cabinet provincial depuis un certain temps, mais malheureusement il n'a pas été rendu publique et nous ne le connaissons pas. Ce projet de loi prévoirait des mesures incitatives pour que les gens continuent à développer les terres agricoles.

M. Isabelle: N'avez-vous pas d'exemple de méthodes ou de...

M. Séguin: Nous n'avons pas d'exemple de méthodes. Par contre je pense que le gouvernement devrait avoir un plan pour permettre à celui qui met en valeur une ferme, de se faire un revenu identique à celui qui travaille dans un emploi ordinaire, de 08 h 00 à 17 h 00. L'union des producteurs agricoles de la province de Québec a présenté un mémoire au gouvernement du Québec, demandant de protéger le sol agricole. Mais ce qui est amusant, c'est que, aujourd'hui, notre schém fait voir certains sols agricoles qu'on veut réserver et qui touchent certains membres de cette association et ils ne sont pas tellement heureux.

• 1825

Par contre, nous entendons faire, par le biais de notre service d'évaluation, une inspection de toutes les terres agricoles du territoire. Vous savez probablement qu'au Québec, on ne peut pas évaluer une terre agricole à plus de \$150 l'acre pour fins d'imposition. Là-dessus, nous sommes d'accord, pour autant que ce soit du sol agricole exploité. Présentement, il y en a immensément de ces terres-là sur le territoire qui ont été achetées uniquement pour fins de lotissement éventuel. Et celles-là qui ne sont pas en culture vont être évaluées au prix du marché. Mais, c'est là du terrain qui n'est pas destiné à la culture. Quant au terrain qui pourrait devenir du sol agricole, il est évident que, si le gouvernement provincial ne passe pas sa loi cadre pour protéger le sol à vocation agricole, nous avons un problème sérieux et nous aurons à nous interroger. A ce moment-là je pense que le ministre des Affaires municipales va être dans une drôle de position au moment où il sera appelé à sanctionner le schéma d'aménagement.

Mais, malheureusement, à l'heure actuelle, ces questions-là nous sont posées par les personnes qui sont propriétaires de ce sol-là et nous ne connaissons pas le contenu de ce projet de loi.

M. Isabelle: Vous vous donnez combien d'années, monsieur Séguin, pour réaliser ce genre de paradis que j'ai vu sur le tableau?

M. Séguin: C'est-à-dire, quant à la réalisation...

M. Isabelle: C'est-à-dire une réévaluation pour voir si les choses vont selon les prévisions...

M. Séguin: Notre objectif c'est de voir ce schéma-là adopté pour le 1^{er} novembre. Quant à sa réalisation, c'est une planification, en première étape, pour l'an 2000. Mais pour le voir se réaliser, bien, nous comptons énormément sur des gens comme vous pour convaincre les autorités lorsqu'il est question de fonds nécessaires. Nous pensons qu'avec l'aide de gens de bonne foi, comme vous tous, nous pourrions le réaliser.

[Interpretation]

Mr. Séguin: I certainly agree with you and this is one of our concerns. Quite evidently, this scheme requires some participation and some very positive action on the part of the provincial authorities. Amongst others, the question of agricultural zoning involves a bill which has been discussed by the provincial cabinet for a certain time but it has not yet been made public, and we do not know what it contains. That bill would include incentives so that people continue working agricultural land.

Mr. Isabelle: Can you not give us an example of the methods or...

Mr. Séguin: No, I could not give you an example. However, I think that the government should have a plan by which a farmer who chooses to cultivate land could made an income comparable to that of the worker who would work from 8.00 a.m. to 5.00 p.m. for example. The Agricultural Producers Union of the province of Quebec has presented a brief to the government of Quebec asking them to protect agricultural land. But the funny thing about it is that today our scheme proposes to reserve certain agricultural land and certain members of that association are involved and are not very happy about it.

However, it is our intention that our evaluation service make a thorough inspection of all the agricultural land of the area. You probably are aware that in Quebec, for income tax purposes, agricultural land cannot be assessed at more than \$150 an acre. We agree on that, as long as it is real agricultural land, worked as such. Presently, there is a lot of that kind of land located in the area and bought solely for development purposes. And that portion of land that is not cultivated will be assessed at the market price. That is not land recognized as tillable. As far as that portion that could be considered as such, it is clear that if the provincial government does not pass the protection bill for agricultural land, we will be facing a very serious problem. At that point, I think that the Minister of Municipal Affairs will be in a funny position when he will be asked to give approval to our development scheme.

But unfortunately, presently, it is the people owning that land who are asking us these questions and we cannot answer them since we do not know what the bill contains.

Mr. Isabelle: How long would it take to concretize the paradise we see on this map, Mr. Séguin?

Mr. Séguin: You are talking about the actual...

Mr. Isabelle: I mean a re-evaluation in order to check if things have evolved according to what was anticipated...

Mr. Séguin: We are trying to have that scheme adopted by November 1. As for its concretization, we are dealing here with the first step of a plan for the year 2000. In order to achieve our goal, we count a great deal on people like you who can help us convince the authorities who would give the necessary funds. We think that with goodwilled people, like you all, we could achieve our goal.

[Texte]

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Votre dernière question.

M. Isabelle: En terminant, monsieur Séguin, j'espère que nous pouvons également nous attendre, de votre côté, à la collaboration la plus étroite. Je pense que c'est le vœu de tous ceux qui sont autour de cette table. Si nous sommes des hommes rationnels, nous pourrions toujours nous entendre, parce que nous poursuivons un idéal commun, vous, et les autres, celui du bien-être et du mieux-vivre et que nous puissions être, dans la région de Hull, économiquement, sur le même pied que n'importe quelle autre région, non seulement du Québec, mais de tout le Canada. Mais pour cela, il faut de la collaboration des hommes comme vous et nous espérons que lorsque nous vous la demanderons, vous nous la donnerez. Vous pouvez être assuré que de notre côté, nous ferons exactement la même chose.

Nous sommes des hommes, nous pouvons faire des erreurs. Mais on peut toujours les réparer quand on se parle. C'est quand on ne se parle pas qu'on ne peut pas les réparer.

Alors, je remercie monsieur Séguin et son groupe pour l'excellente présentation...

M. Séguin: Docteur, vous pouvez toujours...

M. Isabelle: ...l'audio-visuel est parfait; la musique, formidable. De toute façon, je vous remercie.

M. Séguin: Vous pouvez toujours compter sur notre collaboration entière pour autant que collaboration ne sera pas synonyme d'affirmation ou de toujours dire oui.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Bien messieurs, nous vous remercions beaucoup. Et, encore une fois, excusez-nous de ce contre-temps que nous n'avons pu éviter.

Nous vous remercions, nous vous félicitons et nous tenons aussi à féliciter vos collègues. En passant, nous pouvons dire que nous avons été frappés par leur compétence et leur jeunesse. Bravo!

M. Séguin: Monsieur le président, si jamais vous avez besoin d'autres informations, n'hésitez pas, nous sommes toujours prêts à collaborer avec votre Commission, puisque nous espérons beaucoup de ses recommandations.

Le coprésident (sénateur Deschatelets): Il est entendu, monsieur Séguin, que nous reprenons nos travaux à l'automne. Alors, s'il y a lieu de vous inviter, nous le ferons avec grand plaisir.

Bonsoir, messieurs et merci.

[Interprétation]

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): This will be your last question.

Mr. Isabelle: In conclusion, Mr. Séguin, I hope that we can also count on your entire cooperation. I think that everybody wishes the same around this table. We are all rational men, we will always be able to agree, because we have a common ideal, that of the wellbeing and the better living of the whole area, from the point of view of the economy so that the area can be compared to any other regions, not only in Quebec but in Canada. But in order to do this, we have to count on the co-operation of men like you and we hope that in due course you will be able to give it to us. You can be assured that on our side we will do likewise.

However, we are men and we can make mistakes. When there is a dialogue, mistakes can always be corrected.

I thank you Mr. Séguin, you and your group, for your excellent presentation...

Mr. Séguin: Doctor Isabelle, you can always...

Mr. Isabelle: ...the audio-visual was perfect, the music was extraordinary and we thank you all.

Mr. Séguin: You can always count on our entire co-operation even though co-operation does not always mean affirmation, saying always yes.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Well, gentlemen, we thank you very much. Once more, we are sorry for the unforeseeable delay.

We thank you and we congratulate you and your colleagues. It was a pleasant surprise to see how young and competent they are.

Mr. Séguin: Mr. Chairman, should you need further information, by all means contact us; we will always co-operate with your Committee since we expect so much from its recommendations.

The Joint Chairman (Senator Deschatelets): Mr. Séguin, we of course will resume our meetings in the fall. Should it be necessary to invite you again, we will be glad to do so.

Good night, and thank you gentlemen.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Outaouais Regional Community:

Mr. Jean-Marie Séguin, Chairman and

Mr. Jean-Marc Rivest, Director, Planning Department.

De la Communauté régionale de l'Outaouais:

M. Jean-Marie Séguin, président et

M. Jean-Marc Rivest, Directeur du Service de
planification

Issue No. 42

Tuesday, June 29, 1976

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets
Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Fascicule n° 42

Le mardi 29 juin 1976

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets
M. Ralph W. Stewart, député

Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Special Joint Committee of
the Senate and of
the House of Commons on the*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité mixte spécial
du Sénat et de
la Chambre des communes sur la*

National Capital Region

Région de la Capitale nationale

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976

SPECIAL JOINT COMMITTEE ON
THE NATIONAL CAPITAL REGION

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets

Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Representing the Senate:

Senators:

Asselin	Lafond
Barrow	McDonald

Representing the House of Commons:

Messrs.

Baker	Ellis
(Grenville-Carleton)	Francis
Clermont	Gauthier
Darling	(Ottawa-Vanier)

COMITÉ MIXTE SPÉCIAL SUR LA
REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets

M. Ralph W. Stewart, député

Représentant le Sénat:

Les sénateurs:

McIlraith	Robichaud
Quart	

Représentant la Chambre des communes:

Messieurs

Isabelle	Rondeau
La Salle	Saltsman
Lefebvre	Smith (Churchill)
Poulin	Watson

Les cogreffiers du Comité

J. M. Robert Normand

Marcel Boudreault

Joint Clerks of the Committee

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services
Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 29, 1976

(45)

[Text]

The Special Joint Committee of the Senate and of the House of Commons on the National Capital Region met at 4:20 o'clock p.m., this day, the Joint Chairman, Mr. Stewart (Cochrane), presiding.

Members of the Committee present:

Representing the Senate: The Honourable Senators Deschatelets and McDonald.

Representing the House of Commons: Messrs. Clermont, Darling, Ellis, Francis, Gauthier (Ottawa-Vanier), Isabelle, Lefebvre, Saltsman, Stewart (Cochrane) and Watson.

Witnesses: From the Federation of Citizens Association: Mrs. E. Menendez, President; Mr. Robert Rothschild, Urban Vice-President; and Mrs. Coleen Brown, Rural Vice-President. *From Lexington Park Association:* Mrs. K. Tuskey, President. *From the National Capital Environmental Council:* Mrs. M. Gregory, President; and Mr. G. Giguère, Member.

In Attendance: From the Research Branch Library of Parliament: Mr. John Christopher, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the review of matters bearing upon the development of the National Capital Region. (See *Minutes of Proceedings, Monday, October 20, 1975.*)

Mrs. Menendez, Mrs. Tuskey, President and Mrs. Gregory made opening statements.

The witnesses answered questions.

In accordance with a motion of the Committee adopted at the meeting held on July 17, 1975, the Chairman authorized that the following briefs be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

- a) Federation of Citizens Associations (See Appendix NCR 46);
- b) Lexington Park Association (See Appendix NCR 47); and
- c) National Capital Environmental Council (See Appendix NCR 48).

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 JUIN 1976

(45)

[Traduction]

Le Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes sur la région de la Capitale nationale se réunit aujourd'hui à 16 h 20 sous la présidence de M. Stewart (Cochrane) (coprésident).

Membres du Comité présents:

Représentant le Sénat: Les honorables sénateurs Deschatelets et McDonald.

Représentant la Chambre des communes: MM. Clemont, Darling, Ellis, Francis, Gauthier (Ottawa-Vanier), Isabelle, Lefebvre, Saltsman, Stewart (Cochrane) et Watson.

Témoins: De la Fédération des associations de citoyens: M^{me} E. Menendez, présidente; M. Robert Rothschild, vice-président, affaires urbaines et M^{me} Coleen Brown, vice-présidente, affaires rurales. *De l'Association du parc Lexington:* M^{me} K. Tuskey, présidente. *Du Conseil de l'environnement de la Capitale nationale:* M^{me} M. Gregory, présidente et M. G. Giguère, membre.

Également présent: Du Service de recherche, Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, conseiller du Comité.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi portant sur l'examen des questions touchant l'aménagement de la région de la Capitale nationale. (Voir *procès-verbal du lundi 20 octobre 1975*).

Mesdames Menendez, Tuskey (présidente) et Gregory font des déclarations préliminaires.

Les témoins répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 17 juillet 1975, le président autorise que les mémoires suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

- a) La Fédération des associations de citoyens (Voir *appendice NCR 46*);
- b) L'Association Lexington Park (Voir *appendice NCR 47*); et
- c) Le Conseil de l'environnement de la Capitale nationale (Voir *appendice NCR 48*).

A 18 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 29, 1976.

• 1619

[Text]

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane): Order, please. First, we must apologize for the delay in starting our hearings today; it was unavoidable, because of a vote in the House. I hope there will not be another vote before we have a chance to finish this afternoon.

The first group to appear before us is the Federation of Citizens' Associations. We have with us the Chairman of that group, Mrs. Elspeth Menendez; then we have two Vice-Presidents, Mrs. Colleen Brown, who is the Rural Vice-President and Major-General Rotschild, who is the Urban Vice-President. Is that correct? Mrs. Menendez is in the middle, and to her right is Mrs. Brown. To her left is Major-General Rotschild.

Welcome to our Committee. We thank you for sending your brief to us in advance, which we have had the opportunity to look over. Therefore, if you would make a brief summary of that brief, perhaps anything that has not been clear in your brief or anything that requires further clarification will elicit some questions from members of the Committee. Mrs. Menendez, would you go ahead, please?

Mrs. E. Menendez (President, Federation of Citizens' Associations): Thank you, Mr. Chairman. Being a woman I can say some things perhaps that men are constrained not to say. I would like to start my statement tonight, Mr. Chairman, by saying that this is the peak of my volunteer career as a community activist. I would like to say also that my ancestors have had a lot to do with this piece of property on which we are hearing today. My ancestors fought the fire in the original Parliament Buildings. I had ancestors who were masons that built it up. Previous to that, my father's ancestors pastured a cow on what was then common land. It is still common land. I come before you today as a resident of this national capital region and as other citizens of this area, with an understanding of the importance of the relationship between the day-by-day activities of its residents and the governing process in this region.

I have with me today, as you have previously stated, two vice-presidents, Mrs. Gilmour Brown, Colleen Brown, of the Goulbourn Rural Ratepayers Association, our rural vice-president, and Major-General Robert Rotschild, who is the former President of the New Edinburgh Community Association, our urban vice-president. I am sure you will find their broad experience in citizens activities most useful.

What the Federation has done in the past few months has been to try to distill for you the essence of the concerns of the citizens of this area as they interface with their federal level of government. The executive of the Federation through discussions and through assessment of the seminars has arrived at recommendations which will

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 29 juin 1976

[Interpretation]

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)) : A l'ordre, s'il vous plaît. Nous devons d'abord nous excuser du retard à ouvrir la séance, mais c'était inévitable à cause du vote en Chambre. J'espère qu'il n'y aura pas d'autre vote pour que nous puissions terminer cet après-midi.

Le premier groupe à comparaître est la Fédération des associations de citoyens. Nous accueillons le président de ce groupe, M^{me} Elspeth Menendez, les deux vice-présidents, M^{me} Collenn Brown, vice-présidente rurale, et le major-général Rotschild, vice-président urbain. C'est bien cela? M^{me} Menendez est au centre, M^{me} Brown est à sa droite et le Major-Général Rotschild à sa gauche.

Nous vous souhaitons la bienvenue au Comité. Nous vous remercions de nous avoir envoyé votre mémoire à l'avance, cela nous a permis d'en prendre connaissance. Par conséquent, si vous voulez résumer ce mémoire, les choses qui ne nous ont pas semblé claires ou qui demandent des précisions provoqueront des questions de la part des membres du Comité. Madame Menendez, vous pouvez commencer.

Mme E. Menendez (présidente de la Fédération des associations de citoyens): Je vous remercie, monsieur le président. Comme je suis une femme, je peux peut-être dire des choses que les hommes se sentent obligés de taire. Je voudrais commencer ce soir, monsieur le président, en soulignant que je suis au faite de ma carrière de volontaire dans le domaine des activités sociales. Je voudrais dire également que mes ancêtres ont beaucoup fait pour ces édifices où nous sommes aujourd'hui. Ils ont combattu l'incendie qui s'était déclaré dans les premiers bâtiments du Parlement. J'ai eu, auparavant des ancêtres maçons qui avaient construit ces édifices. Avant cela, les ancêtres de mon père ont fait paître leur vache sur ce terrain qui était à ce moment-là un terrain commun abritant aujourd'hui une institution commune à tous les Canadiens. Elles le sont toujours. Je viens témoigner devant vous aujourd'hui comme résidente de la région de la Capitale nationale et de même que les autres citoyens de cette région, en reconnaissant l'importance des rapports entre les activités quotidiennes des résidents de cette région et les systèmes de gouvernement qu'on y applique.

Comme vous l'avez dit, deux vice-présidents m'accompagnent; M^{me} Gilmour Brown, Colleen Brown, de l'Association des contribuables ruraux de Goulbourn, qui est notre vice-présidente rurale; le Major-Général Robert Rotschild, ancien président de l'Association communautaire de New Edinburgh, qui est notre vice-président urbain. Je suis certaine que leur vaste expérience vous sera très utile.

Au cours des derniers mois, la Fédération a tenté de cerner à votre intention l'essentiel des préoccupations des citoyens de ce secteur qui doivent faire face au niveau fédéral du gouvernement. La direction de la Fédération, par ses discussions et par ses évaluations qu'on a eues lors de séminaires, a établi des recommandations qui découlent de

[Texte]

address these concerns. We have not, I repeat not, come with a simple solution which will lead to a utopian community. What we have done is to map out areas where a process of change will lead to either a method of solving problems or the erasing of the problems themselves.

This is in keeping with our role as a co-ordinating, educating body and it is also appropriate to the policy-setting function of this Committee.

The activities of this Committee have stimulated in this region citizens and citizens' groups to look at themselves as members of a community which encompasses both sides of the river and which is the focus of our national aspirations. In doing this we have approached closer to an attitude of national capital regionalism than ever before. However, it is impossible at this date for those citizens and groups that we have dealt with to look to any major structural change on a regional, municipal and provincial governmental level.

The main apprehension over major structural changes is caused by a basic mistrust, either real or imagined, of the powers and activities of the federal government at the local level. Therefore, if this Committee desires national capital regionalism to grow, then it must demonstrate by its decisions a true sensitivity to community self-determination. If this Committee can so demonstrate this sensitivity and awareness, we can look forward to a growing understanding of a national capital regionalism amongst its residents which is the true and proper base for any governmental restructuring.

In the light of this, I would like to reverse the order of our recommendations and put firstly the request that positive steps be taken at all levels of government to improve or create the conditions that will encourage citizen participation so that the citizens of the region can help both the politicians and officials to make necessary decisions.

The greatest encouragement for public involvement of citizens in the future of the national capital is a sincere recognition of the worth of their involvement. This can be done by regarding the relationships between the elected representative and his elector as a partnership, where the contract is reviewed at each election and where the relationship between the citizen and the technical adviser is one of mutual resource.

• 1625

A practical demonstration of these two relationships is the LeBreton Flats project. Here citizens have been involved in the planning process from the beginning. The local citizen organizations have been strengthened and the citizens' viewpoint and practices have been incorporated. These steps have taken efforts and a change of attitude. The community has eagerly responded to this process. With this climate of sincere co-operation there are great hopes for the future of the project.

[Interprétation]

ses inquiétudes. Nous n'avons pas, je le répète, trouvé de solutions simples qui nous mèneraient à une collectivité utopique. Ce que nous avons fait, c'est de délimiter les secteurs où un processus de changement permettrait soit de trouver une méthode pour résoudre les problèmes ou de résoudre ces problèmes.

Ces activités sont conformes à notre rôle en tant qu'organisme de coordination et d'éducation et conviennent également à la fonction de ce Comité qui est d'établir les politiques.

Les activités du Comité ont stimulé les citoyens de cette région et les groupes de citoyens qui se conçoivent maintenant comme membres d'une collectivité qui englobe les deux côtés de la rivière et qui incarne nos aspirations nationales. Ce faisant, nous nous sommes rapprochés d'une attitude de régionalisme pour la Capitale nationale plus que jamais auparavant. Toutefois, les citoyens et les groupes avec qui nous avons communiqué ne peuvent pour le moment envisager des changements importants de structure au niveau des gouvernements régional, municipal et provincial.

L'inquiétude principale concernant ces changements importants de structure découle d'un manque de confiance fondamentale, soit réelle soit imaginée, dans les pouvoirs et les activités du gouvernement fédéral au niveau local. Par conséquent, si le Comité désire que le régionalisme de la Capitale nationale s'accroisse, il lui faudra prouver par ses décisions qu'il est sensible vraiment à l'autodétermination de la collectivité. Si le Comité peut prouver qu'il est sensible et conscient de cette autodétermination, nous pouvons envisager une compréhension accrue du régionalisme de la Capitale nationale parmi ses résidents, ce qui représente le fondement véritable et adéquat de toute nouvelle structure gouvernementale.

À la lumière de ce qui précède, j'aimerais renverser l'ordre de nos recommandations et placer au premier rang la demande que des mesures positives soient prises à tous les paliers du gouvernement pour améliorer ou créer les conditions visant à encourager la participation des citoyens, afin que les citoyens de la région puissent aider les politiciens et les hauts fonctionnaires à prendre les décisions nécessaires.

La meilleure façon d'encourager la participation publique des citoyens à l'avenir de la Capitale nationale, c'est de reconnaître sincèrement la valeur de cette participation. Cela peut se faire si on considère les rapports entre les représentants élus et les électeurs comme une association dans laquelle le contrat est révisé à chaque élection et où les rapports entre le citoyen et le conseiller technique constituent une ressource mutuelle.

Un bon exemple de ces rapports est le projet des Plaines LeBreton. Ici, les citoyens ont participé dès le début à la planification. Les associations locales de citoyens en ont été renforcées et on a tenu compte de l'opinion et des habitudes de ceux-ci. Pour qu'on y parvienne, il a fallu déployer beaucoup d'efforts et obtenir un changement d'attitude. La collectivité a répondu avec enthousiasme à l'appel. Dans un tel climat de collaboration sincère, on fonde de grands espoirs dans l'avenir du projet.

[Text]

However, if the concern addressed in our second recommendation is not met, all efforts and good will demonstrated in the LeBreton Flats process will be for nothing. As stated through our second recommendation, in this case as in all others the policy decisions must be made by politically accountable persons.

The third recommendation addresses as a matter of urgency the need to develop an effective mechanism to ensure meaningful consultation and close co-ordination among the municipal, regional, provincial and federal levels of government. There is in existence at this time both a political level, the policy committee, and a technical level, the administrative committee, who attempt to co-ordinate and consult on planning matters in the national capital region. However, these groups do not include the local municipalities and do not either publish their decisions or meet in public. If they are performing the function for which they were designed, the citizens have no way of knowing. They are also not open to any representations from concerned citizens, on any basis for the political group, and as an exception in the case of the technical group.

We most urgently request that the joint parliamentary committee address this situation as the current planning morass is insupportable.

Through all these recommendations runs the need for both active and passive information services, passive being the accessibility by the public to all information pertaining to the future of the national capital region, active being the publication on both a regular and a project-oriented basis of ongoing federal activities in the national capital region.

It was a recommendation of the seminars that to fulfil their proper role the citizens of the national capital region require practical help in the form of a secretariat, and that the federal government, other governmental agencies, as well as the community at large, should assist in this.

The sincere interest of the citizens in the future of the national capital region has been amply demonstrated to this Committee by the many briefs presented to it. Not only have citizens participated on this level but even more fully on their regional and local levels. The resource of their expertise through their hours of volunteer discussions and workshops constitutes an invaluable pledge of their goodwill and an investment from the residents of this region in the future.

It was asked by those involved in the seminar that federal civil servants be encouraged to participate fully as citizens in their communities. What better source could be found of responsible, intelligent citizen activity than from those who have chosen a career of civil service?

We feel that the practical application of these recommendations will bring forward a climate of co-operation between citizens, their elected representatives at all levels and the various governmental agencies involved which will be a positive force for problem solving in the national capital region.

[Interpretation]

Toutefois, si l'on ne prend pas garde à l'avertissement que contient notre deuxième recommandation, tous ces efforts et cette bonne volonté qui sont entrés dans le projet des Plaines LeBreton auront été vains. Comme nous le disons, pour ce projet comme pour tous les autres, les décisions doivent être prises par des personnalités politiquement responsables.

La troisième recommandation souligne le besoin urgent de mettre en place un mécanisme efficace qui assurerait une consultation réelle et une étroite coordination entre les paliers municipal, régional, provincial et fédéral de gouvernement. Présentement, il existe un niveau politique, le comité d'élaboration des politiques, et un niveau technique, le comité administratif, qui tentent tous deux de coordonner la planification dans la région de la Capitale nationale ainsi que s'assurer une certaine consultation. Toutefois, ces deux groupes ne tiennent pas compte des municipalités et soit ne publient pas leurs décisions, soit ne tiennent aucune séance publique. S'ils s'acquittent de la tâche pour laquelle ils ont été créés, les citoyens ne le savent pas. En outre, le groupe décisionnel ne reçoit aucune instances de citoyens intéressés tandis que le groupe technique ne le fait qu'à titre exceptionnel.

Nous demandons que, de toute urgence, le comité parlementaire mixte étudie cette situation car le bourbier dans lequel est empiétrée la planification est inacceptable.

Toutes nos recommandations soulignent la nécessité d'organiser des services de renseignements passifs et actifs; passifs en ce sens que la population aurait accès à toute l'information intéressant l'avenir de la région de la Capitale nationale, et actifs en ce sens qu'on publierait un périodique sur les activités du gouvernement fédéral dans la région de la capitale nationale, ainsi que d'autres publications expliquant en détail chaque projet.

Suite aux séminaires, on a recommandé la création d'un secrétariat afin d'aider les citoyens de la région de la Capitale nationale à remplir le rôle qui leur est dévolu; à ce secrétariat participeraient le gouvernement fédéral, d'autres organismes gouvernementaux et le grand public.

L'intérêt sincère que portent les citoyens à l'avenir de la région de la Capitale nationale s'est grandement manifesté au Comité comme en témoignent tous les mémoires qui lui ont été présentés. Non seulement les citoyens ont-ils participé à ce palier de gouvernement, mais ils l'ont fait encore plus activement aux niveaux régional et local. L'étendue de leurs connaissances, acquises pendant des heures de discussions et d'ateliers est une preuve inestimable de leur bonne volonté et représente un investissement des résidents dans l'avenir de leur région.

Ceux qui ont participé aux séminaires ont demandé que les fonctionnaires fédéraux soient encouragés à jouer pleinement, dans leurs localités, leur rôle de citoyens. Où donc espère-t-on trouver des citoyens pouvant agir de façon intelligente et responsable si ce n'est parmi ceux qui ont choisi de faire carrière dans la fonction publique?

Nous croyons que la mise en pratique de ces recommandations créera un climat de collaboration entre les citoyens, leurs représentants élus à tous les paliers et les divers organismes gouvernementaux intéressés, ce qui facilitera la solution des problèmes de la région de la Capitale nationale.

[Texte]

When the immense problems of human settlements in the world were discussed recently at the UN Habitat 76 conference and at the informal sessions of the Habitat Forum, the important role of citizen involvement as a necessary tool for community development was emphasized time and time again. It follows that the focal point of this country's community aspirations, its national capital, should embody those principles of fruitful community involvement in the future of the national capital region.

Mr. Chairman, I believe in our written brief we have given the Committee a basis on our deliberations. We avail ourselves now to your questions and we hope that our long experience in our individual fields of concern and our assessment of the views of citizens' groups will be of use to you.

• 1630

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you very much, Mrs. Menendez, for a fine explanation of your brief.

I would like to remind members of the Committee simply for purposes of clarification, that we will confine our questions to clarification of points in the brief rather than general discussion because we have all had the opportunity to read the brief.

The first one on my list is Mr. Francis.

Mr. Francis: Mr. Chairman, I have questions in three areas of the brief. The first one is the reference to overgoverning of the national capital region at several points in the brief. Just what does this group believe should be done and have they made any representations to the Mayo Commission of the Province of Ontario?

Mrs. Menendez: We made a statement to the Mayo Commission but we did not address governmental restructuring. In many ways, we did the same thing to Dr. Mayo but talked about the relationship between citizens and their governing bodies. We ask, as a co-ordinating and educating body, for various citizen areas and here we have two municipalities representing ourselves. We suggested, as far as Dr. Mayo was concerned, that each citizen group put in their own attitude towards restructuring and that Dr. Mayo's job was to find a route between all these suggestions. I believe Mrs. Brown made a presentation from her area that was before Dr. Mayo and my own Community Association did the same. I think the only statement that has been made here was that we tend to believe there should be a lessening of the number of governmental levels but we did not determine how this should happen. Is that not right?

Mr. Francis: But you do say at several points in the brief that the region is over-governed.

Mrs. Menendez: Yes.

Mr. Francis: Do you favour a single tier structure? Do you have any views as to just how to eliminate the over-government?

Mrs. Menendez: No, we did not look into that, Mr. Francis. As I say, there were so many divergent views on how this should go about and in many cases the terminology was very difficult. I believe you had a presentation from a number of groups that talked about a borough system. We did not feel that this was our role to determine, this was a regional—provincial jurisdictional problem. Mr. Chairman, I think Major-General Rothschild could perhaps answer this because he was very instrumental in putting together the brief that I presented.

[Interprétation]

Lorsque l'on a discuté récemment, à la conférence Habitat 76 de l'ONU ainsi qu'aux séances officielles du Forum Habitat, des problèmes considérables qu'éprouvent les établissements humains dans le monde, on a constamment souligné le rôle important que joue la participation des citoyens, puisque c'est la meilleure façon de développer les collectivités. Il faut donc que le point de mire des localités canadiennes, la Capitale nationale, planifie son avenir d'après tous ces principes de participation fructueuse.

Monsieur le président, je crois que le document que nous avons présenté au Comité expose tous nos arguments. Nous allons maintenant répondre à vos questions en espérant que notre longue expérience dans nos domaines respectifs et notre connaissance de l'opinion des groupes de citoyens vous seront utiles.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci beaucoup de cette bonne explication de votre mémoire, madame Menendez.

J'aimerais rappeler aux membres du Comité que nous nous limiterons aux questions demandant des explications sur le mémoire, car nous avons tous eu le temps de le lire.

Le premier sur la liste est M. Francis.

M. Francis: Monsieur le président, j'ai des questions sur trois parties du mémoire. La première a trait au «sur-gouvernement» de la région de la Capitale nationale que l'on voit à plusieurs reprises dans le mémoire. Que suggère votre Association et a-t-elle présenté des instances à la Commission Mayo de la province de l'Ontario?

Mme Menendez: Nous avons présenté un exposé à la Commission Mayo, mais il ne portait pas sur la restructuration administrative. À plusieurs égards, le présent mémoire et celui que nous avons présenté à M. Mayo se ressemblent, puisqu'il est question de la relation entre les citoyens et leurs dirigeants. À titre d'organisme coordonnateur et éducatif, nous demandons la participation des citoyens dans divers secteurs; ici, deux municipalités nous représentent. À M. Mayo, nous avons suggéré que les divers groupes de citoyens présentent leurs propres formules de restructuration et qu'il fasse, lui, la part de toutes ces suggestions. Je crois que M^{me} Brown lui a présenté des instances au nom de sa région et que l'association communautaire à laquelle j'appartiens a fait de même. Tout ce que l'on a ajouté ici, c'est que nous sommes portés à croire qu'il faudrait faire disparaître certains paliers de gouvernement dans la région sans pouvoir préciser lesquels, n'est-ce pas?

M. Francis: Mais vous dites à plusieurs reprises que la région est sur—gouvernée.

Mme Menendez: Oui.

M. Francis: Êtes-vous en faveur d'une structure ne comportant qu'un seul palier? Avez-vous une idée de la façon d'atténuer cette sur-administration?

Mme Menendez: Non, nous n'avons pas étudié cette facette, puisque les opinions étaient très diverses et que bien souvent la terminologie était ardue. Je crois qu'un certain nombre d'associations vous ont parlé d'un système de communes ou «boroughs». Notre rôle n'est pas d'identifier ce problème de juridiction municipale et provinciale. Je crois que le major-général Rothschild pourrait mieux vous répondre, puisque c'est surtout lui qui s'est occupé de la rédaction du mémoire que j'ai présenté.

[Text]

Major-General Robert Rothschild (Vice-President, New Edinburgh Community Association): Mr. Chairman, I think the key here really is that the Federation itself does not represent all the Community Associations; it co-ordinates the work of all the Community Associations but it does not represent them. Consequently it cannot have, as a representative body because it is not a representative body, a view of how government should be structured.

Mr. Francis: You still have the view that this area is over-governed.

Mgen Rothschild: Yes. I think our view here is because the many levels of government that exist right in the national capital region compared to other areas of the country represent almost a doubling of the number of levels of government.

Mr. Francis: Mr. Chairman, I will go to my second line of questions. On page 3 you say:

i. that as a matter of urgency an effective mechanism be developed to ensure meaningful consultation and close co-ordination, between the municipal, regional, provincial and federal levels of government.

I do not think any one of us here would disagree with that but what is the effective mechanism? What should the mechanism be?

Mrs. Menendez: I think, in many ways, when I addressed that in my opening statement I spoke of some faults in the existing organization, the one that we are lead to believe is doing co-ordinating planning, and one of the most important points is that it is not done in public. Another important point is that it does not include, as far as I have been lead to believe, the local municipalities; that is another point.

Mr. Francis: I accept that and I am personally persuaded that what you are saying is true but what is the remedy? Is the remedy public hearings by more of the bodies? Do you feel the region did not have enough public hearings?

Mrs. Menendez: It seems to me that the more that is done in public, for instance, when the regional planning committee went in camera to decide the growth area structure, that was, I think, a very, very bad mistake.

• 1635

Mr. Francis: But they had something like two years of public hearings.

Mrs. Menendez: Yes, but then perhaps the greatest fault in the regional plan is the treatment it has of the growth issue, and that was done in camera. I really think the deliberations should always be in public.

Mr. Francis: What about the National Capital Commission?

Mrs. Menendez: I think this is another area where there should be a lot more discussion in public. I think there would be more understanding, there would be less of the confrontation situation that you arrive at now when something is decided behind closed doors.

[Interpretation]

Le Major-général Robert Rothschild (vice-président, Association communautaire de New Edinburgh): Monsieur le président, la Fédération ne représente pas toutes les associations communautaires; elle s'occupe simplement de coordonner leur travail. Par conséquent, elle ne peut pas présenter au nom de toutes une opinion quant à la structure gouvernementale de la région.

M. Francis: Mais elle est d'accord pour dire que la région est sur-gouvernée.

MGen Rothschild: Oui. Le nombre de paliers gouvernementaux que l'on trouve dans la région de la Capitale nationale est presque le double du nombre de paliers que l'on trouve habituellement dans les autres régions du pays.

M. Francis: je passe maintenant à un autre sujet. A la page 3, vous dites:

i. qu'un mécanisme efficace soit créé d'urgence, pour assurer une consultation réelle et une coordination étroite entre les diverses administrations, aux niveaux municipal, régional, provincial et fédéral.

Personne ici ne peut dire le contraire, mais quel serait ce mécanisme efficace?

Mme Menendez: Lorsque j'en ai parlé dans ma déclaration préliminaire, c'était à la suite de certaines failles de l'organisation en place, celle qui prétend s'occuper de la planification et de la coordination mais qui ne le fait pas en public. En outre, du moins d'après ce que j'ai pu voir, les municipalités de la région n'y participent pas non plus.

M. Francis: Je le reconnais et je suis moi-même convaincu que vous dites la vérité, mais quelle est la solution? La solution serait-elle que les organismes intéressés tiennent un plus grand nombre de séances publiques? Peut-être les séances publiques ne sont-elles pas suffisamment nombreuses?

Mme Menendez: J'ai l'impression que plus c'est public, mieux c'est. Par exemple, lorsque le comité de la planification régionale a décidé de siéger à huis clos pour déterminer la structure de la région de croissance, ce fut une vilaine erreur.

M. Francis: Mais les audiences publiques ont duré près de deux ans.

Mme Menendez: Oui, mais alors la plus grande lacune du plan régional, c'est la façon dont il considère la croissance, et cette question a été étudiée à huis clos. Je pense que les délibérations devraient toujours être faites en public.

M. Francis: Et pour la Commission de la Capitale nationale?

Mme Menendez: Je crois qu'il devrait y avoir là aussi beaucoup plus de discussions en public. Il faut pouvoir se comprendre; et, c'est difficile lorsque tout se fait à huis clos et qu'il n'y a plus d'opposition.

[Texte]

Mr. Francis: Which leads me to my third line of questions, and that relates to your strong recommendation, in your brief and orally today, that public servants in the area should be encouraged and given every freedom to participate in the citizens groups. I believe that is your statement. Are they not in the most difficult conflict of interest position? They have access to the tactical information at the federal and provincial levels. They know what decisions are being considered, what alternatives are being considered. Surely when people who are in that position of trust also go on and participate in the citizens associations, are they not in the most severe conflict of interest?

Mrs. Menendez: I really do not think, Mr. Francis—and this my personal view—the items that they would be dealing with as citizens in the national capital region . . .

Mr. Francis: How can they distinguish?

Mrs. Menendez: May I ask you to give me an example of this conflict of interest?

Mr. Francis: If someone is a member of the National Capital Commission planning staff and they are looking at some form of transportation mode or they are looking at a memo that has come from the provincial government on what the province is prepared to share, they go into the citizens group and they are in public meetings and public bodies criticizing the federal or the provincial or municipal authorities for not enough public discussion of these matters. They are privy to information on one hand that the rest of us are not, and you are asking that they participate fully in your group—and I believe a number of them do.

Mrs. Menendez: I think in many cases citizens have to declare interest as well. But if the national capital were more open with their discussions, then individual employees would not be put in this position.

Mr. Francis: If we all had an open goldfish bowl and everything was open to everybody else, there would be no problem, but that is not the way the world is run.

Mrs. Menendez: It is in many cases, Mr. Francis, the way local government is run, and I think the bone of contention that most . . .

Mr. Francis: I am not talking about local government; I am talking about employees of the National Capital Commission; for example, the planners.

Mrs. Menendez: But I think the only areas of friction arise when there is local involvement.

Mr. Francis: And this is what we have; this is where the areas of friction are strongest.

Mrs. Menendez: That is right.

Mr. Francis: This is what we are talking about.

Mrs. Menendez: What we are trying to say is that when the federal government acts in a local way, then that should be as open as possible.

Mr. Francis: It seems to me that you cannot have it both ways. You have to say that the people who are the technical, trusted, confidential staff of the federal government cannot really play the same role as you play as a member, Mrs. Menendez; or you have to say the federal government is an open book in all it does. One or the other.

[Interprétation]

M. Francis: Cela m'amène à ma troisième série de questions qui se rapportent à la recommandation, présentée dans votre mémoire et oralement aujourd'hui, et proposant que les fonctionnaires de la région soient encouragés à faire partie de groupes de citoyens et aient le droit d'en faire partie. Est-ce que vous ne vous trouvez pas dans un conflit d'intérêt dans ce cas? Aux niveaux fédéral et provincial, ils ont accès aux informations importantes; ils savent quelles sont les décisions à l'étude, quelles sont les solutions de rechange et, par conséquent, ces personnes, si elles font partie d'associations de citoyens, se trouveront en situation de conflit d'intérêt?

Mme Menendez: Je ne pense pas, monsieur Francis, mais c'est là une opinion personnelle, car les sujets qu'ils auraient à étudier à titre des citoyens de la région de la Capitale nationale . . .

M. Francis: Comment cependant établir la distinction?

Mme Menendez: Pourriez-vous me donner un exemple de ces conflits d'intérêts?

M. Francis: Si quelqu'un fait partie du personnel de planification de la Commission de la Capitale nationale et s'occupe par exemple d'une question de transport ou d'un mémoire présenté par le gouvernement provincial sur la participation provinciale, comment peut-il aller aux réunions des groupes de citoyens et critiquer en public les autorités provinciales, municipales ou fédérales pour n'avoir pas suffisamment discuté de ces questions en public; il y a là conflit d'intérêt. Ces fonctionnaires ont accès à des renseignements que nous ne pouvons obtenir et vous leur demandez de participer pleinement à votre groupe, et d'ailleurs je crois que votre groupe comprend déjà des fonctionnaires.

Mme Menendez: Je crois que dans bien des cas, les citoyens doivent s'intéresser à ces questions, mais si la Capitale nationale était moins secrète dans ses discussions, alors les employés ne se trouveraient pas dans cette situation.

M. Francis: Si tout le monde savait tout, il n'y aurait pas de problème, mais ça ne fonctionne pas comme ça!

Mme Menendez: La plupart du temps, les administrations municipales fonctionnent ainsi et je crois que le nœud du problème, c'est que la plupart . . .

M. Francis: Je ne parle pas du gouvernement local, je parle des employés de la Commission de la Capitale nationale, des planificateurs par exemple.

Mme Menendez: Mais je crois qu'il n'y a des frictions que lorsque le gouvernement local est impliqué.

M. Francis: C'est le domaine où les frictions sont les plus fortes.

Mme Menendez: C'est exact.

M. Francis: C'est de cela que nous discutons.

Mme Menendez: Ce que nous essayons d'indiquer, c'est que lorsque le gouvernement fédéral agit sur le plan local, il doit se montrer le plus ouvert possible.

M. Francis: Il me semble que l'on ne peut pas gagner à tous les coups et que les gens qui font partie du personnel technique et de confiance du gouvernement ne peuvent pas jouer le même rôle que vous, madame Menendez, ou alors il faudrait que le gouvernement fédéral rende public tout ce qu'il fait; c'est l'un ou l'autre.

[Text]

Mrs. Menendez: I still maintain that if the federal government is acting as a local planner, it has to abide by the mores or the philosophy current in Canada of local governments.

Mr. Francis: I want to make it quite clear that I believe in citizen participation in citizens groups. I think this is essential and it is healthy in a democracy. But I think that if the citizens groups look to the planners who are employed by the federal government for technical guidance and expertise and information, this creates an absolutely impossible position, and I think it creates a very serious conflict of interest.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mr. Francis.

We will go on now to Mr. Watson.

• 1640

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman.

The first question I have relates to your suggestion that Ottawa should be in a sense a model for the rest of Canada in its planning procedures, etc. This is a suggestion I wholeheartedly support. However, I note that you also urge that the federal government respect the constitutional prerogatives of the provinces and the municipalities with regard to urban planning. The history of this area of inter-governmental relationship in Canada since the Second World War is one of precisely that—unfortunately, as far as I am concerned, because the federal government has respected the constitutional prerogatives of the provinces instead of using its lending power through CHMC to require the kind of planning that could have avoided the urban and suburban disasters we have all across the country. You appear to be urging that we continue not to use the powers I suggest we should be using—for example, that we not lend money to the provinces, or to developers within municipalities, or to housing developments within municipalities, unless certain basic rules are followed. Perhaps you did not reflect on that particular use of government power, but if you do have any comment to make on it I would appreciate hearing it.

MGen Rothschild: I do not think we really considered that aspect of it, Mr. Watson. We were, I feel, thinking more along the lines of the lack of co-ordination between local planning and federal planning, and provincial planning and/or regional planning, for the region itself. This conflict arises time and time again.

Mr. Watson: So you would not necessarily be opposed if one way of the federal government's influencing direction were for it to use its lending power through CHMC for such purposes? Or this is something I suppose you have not...

MGen Rothschild: We have not even discussed it.

Mr. Watson: Okay, fine.

The second thing that I...

Mrs. Menendez: Just a minute, Mrs. Brown would like to answer that.

Mrs. Colleen Brown (Vice-President, Federation of Citizens' Association): There were several recent commissions—the Robarts Commission, the Mayo Commission, the Planning Act Review. In all of these, there was a strong feeling that local government is the level of government to

[Interpretation]

Mme Menendez: Je prétends que si le gouvernement fédéral joue le rôle de planificateur local, il doit tenir compte de la façon dont procèdent ordinairement au Canada les administrations locales.

M. Francis: Je suis en faveur de la participation des citoyens aux groupes de citoyens; je crois que c'est essentiel et démocratique, mais si les groupes de citoyens veulent avoir la participation des planificateurs qu'emploie le gouvernement fédéral pour obtenir directives et conseils techniques, cela crée une situation très grave de conflit d'intérêt.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, monsieur Francis.

Nous allons passer à M. Watson.

M. Watson: Merci, monsieur le président.

Ma première question se rapporte à votre proposition voulant qu'Ottawa devienne un modèle de planification pour le reste du Canada. C'est une proposition que j'appuie entièrement. Mais je remarque que vous demandez aussi au Gouvernement fédéral de respecter les prérogatives constitutionnelles des provinces et des municipalités, dans le cas de la planification urbaine. C'est ce qui s'est passé dans le cas des relations intergouvernementales au Canada depuis la seconde guerre mondiale mais malheureusement, le Gouvernement fédéral a respecté les prérogatives constitutionnelles des provinces au lieu d'utiliser les prêts de la Société centrale d'hypothèques et de logement pour établir une planification qui aurait permis d'éviter des désastres dans les villes et banlieues de tout le pays. Vous semblez préconiser de ne pas recourir à ces pouvoirs, alors que je prétends que nous devrions les utiliser. A mon avis, nous ne devrions pas prêter d'argent aux provinces ou aux promoteurs au sein des municipalités ou dans le cas des projets de logement au sein des municipalités à moins que certaines règles fondamentales ne soient respectées. Peut-être n'avez-vous pas songé à cet aspect particulier du pouvoir gouvernemental mais si vous avez des remarques à faire à ce sujet je serais heureux de les entendre.

MGen Rothschild: Je ne pense pas, monsieur Watson, que nous ayons songés à cet aspect du problème. Nous songeons plutôt à la question du manque de coordination entre les organismes de planification au niveau local, au niveau fédéral, au niveau provincial et au niveau régional. Ce conflit se produit continuellement.

M. Watson: Donc, vous ne vous opposez pas en quelque sorte à ce que le gouvernement fédéral se serve de ses pouvoirs de prêts par l'intermédiaire de la Société centrale d'hypothèques et de logement à de telles fins? Ou n'avez-vous pas étudié...

MGen Rothschild: Nous n'avons pas étudié cette question.

M. Watson: Très bien.

Le deuxième point que...

Mme Menendez: Un instant, M^{me} Brown voudrait répondre à cette question.

Mme Colleen Brown (Vice-présidente, fédération des Associations de citoyens): Nous avons eu récemment différentes commissions comme la Commission Robarts, la Commission Mayo, et la révision de la Loi sur la planification et, dans tous ces cas, on s'est entendu pour dire que

[Texte]

which, perhaps, we should be addressing ourselves more closely now, and that perhaps we should be re-examining the powers of local government, that local government should be respected more, particularly in planning areas.

Mr. Watson: I wondered whether you had at least given any reflection to a second item, the question of growth, the growth of this city and, I suppose, growth in Canada as a whole, and the influence that any decisions about Canadian growth might have on the growth of population here in Ottawa. Surely, if we have problems with a lack of sufficient housing in the Ottawa area, one way of solving them is to slow down the growth of the city, and surely that is one area to which the federal government can contribute dramatically if it wishes. Have you considered this at all?

Mrs. Menendez: Yes. We did not put that in our brief because, in many ways, we did not want to burden you with all our activities in the past. But I do believe you have as evidence in front of this Committee the regional plans, plus the statements by citizens to the public participation phase. We were the original group that started talking about growth problems, and we are at this time continuing our efforts to decentralize growth. We went to regional government many times asking that they consider discussions, co-ordinated discussions, with the federal government about decentralizing the employment of the federal civil service.

Mr. Watson: Decentralizing across the country, a lot of them, yes.

Mrs. Menendez: That is right, out of the region. We are preparing, ourselves, to go to the OMB on this issue. If I am not wrong, Mr. Chairman, you do have available for this Committee the statements of the citizens on the regional plan. We feel that they are appropriate not only for the regional plan, but also for the concept plan of the NCC. If you do not have them, I am sure that the regional government does, or we have copies that we could make available to you.

Mr. Watson: Have any of your group, or any of your subsidiary groups, had a look at the whole question of population in Canada generally?

• 1645

Mrs. Menendez: Well, we looked at demographic studies in preparation, hopefully, for our visit to the OMB on the regional plan. We commissioned a girl to look at demographic problems and that will be part of our presentation to the OMB.

Mr. Watson: Thank you.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you Mr. Watson.

Mr. Clermont.

Mr. Clermont: I will ask my questions in French, please. Dans votre mémoire, vous dites que pour l'avenir de la Capitale nationale, les décisions politiques devraient être prises par des représentants élus provenant surtout de circonscriptions de la Capitale nationale. De quel genre d'organisme ces élus feraient-ils partie? Actuellement, la Commission de la Capitale nationale doit faire approuver ses dépenses et ses projets par le ministre responsable de la Commission de la capitale nationale devant la Chambre des communes et ensuite, ce ministre, lui, doit faire approuver ces dépenses par le Conseil du Trésor qui est formé de cinq ministres.

[Interprétation]

c'était au niveau de l'administration locale que la planification particulièrement devait se faire.

M. Watson: Je me demande si vous avez songé à ce deuxième aspect, la question de la croissance de la Capitale et, je suppose, de la croissance du Canada dans son ensemble, et je me demande si vous avez songé aux répercussions que toute décision prise au sujet de la croissance canadienne pourrait avoir sur l'accroissement de la population ici à Ottawa. Il n'y a pas de doute que s'il y a pénurie de logement dans la région d'Ottawa, une façon de résoudre le problème, c'est de ralentir la croissance de la ville et le Gouvernement fédéral peut contribuer à cela d'une façon tout à fait spectaculaire. Avez-vous songé à cette question?

Mme Menendez: Oui. Nous ne l'avons pas indiqué dans notre mémoire car nous ne voulions pas aborder un trop grand nombre de sujets et revenir sur nos activités passées. Mais je crois que vous avez ici les plans régionaux et les déclarations faites par les citoyens au moment de leur participation et nous avons été le premier groupe à discuter de ces problèmes de croissance et nous continuons en ce moment nos efforts pour décentraliser la croissance. Nous nous sommes adressés bien des fois au Gouvernement régional afin qu'il coordonne des discussions avec le Gouvernement fédéral pour décentraliser l'emploi dans la fonction publique.

M. Watson: Oui répartir l'emploi dans tout le pays.

Mme Menendez: C'est exact, en dehors de la région. Nous sommes prêts nous-mêmes à discuter de cette question avec le Conseil des municipalités de l'Ontario. Si je ne me trompe, monsieur le président, votre comité dispose des déclarations faites par les citoyens au sujet du plan régional. Nous pensons qu'elles s'appliquent non seulement au plan régional, mais aussi au plan conceptuel de la commission de la Capitale nationale. Le gouvernement régional a des renseignements que nous pourrions vous fournir.

M. Watson: Avez-vous ou tout autre groupe affilié étudié la question démographique au Canada?

Mme Menendez: Nous avons des études démographiques en préparation que nous espérons présenter lors de notre visite au conseil municipal de l'Ontario. Une jeune fille étudie pour nous les problèmes démographiques, et nous ferons part de ses découvertes dans notre mémoire.

M. Watson: Je vous remercie.

Le copésident (M. Stewart (Cochrane)): Je vous remercie, monsieur Watson.

Monsieur Clermont.

M. Clermont: Je poserai mes questions en français. In your brief you say that political decisions should be taken by elected representatives from the different ridings in the National Capital. What kind of a body would these elected representatives be sitting on? At present, the National Capital Commission has to have all its expenditures and projects approved by the minister responsible to the House for the National Capital Commission; that minister must himself have the approval of the Treasury Board which is composed of five ministers.

[Text]

Alors, si l'on suivait votre recommandation ou suggestion, il faudrait que les décisions sur le plan politique soient prises par des élus, si je comprends bien. Vous dites en effet qu'il y a trop de décisions politiques qui sont prises par des fonctionnaires. Alors, de quelle sorte de mécanisme ou d'agence les élus, surtout de la Capitale nationale, feraient-ils partie? Beaucoup de députés venant de l'extérieur de la Capitale nationale vont s'opposer à un tel organisme. Ils vous diront que les fonds mis à la disposition de la Commission de la capitale nationale viennent de partout au Canada. Alors de quel genre d'agence ou de mécanisme parlez-vous? Pour ma part, je crois que l'organisme suprême serait sans doute la Chambre des communes.

Mrs. Menendez: In many ways we have found it very difficult, too, that the decisions about local planning are made at Cabinet level. It makes it so remote from the average citizen.

Mr. Clermont: I did not say "capital level". I said first by the Minister responsible to the NCC before Parliament, then next by the Treasury Board and the Treasury Board is made up of five ministers.

Mrs. Menendez: I am sorry if I said "capital"; I meant "Cabinet".

An hon. Member: You said "Cabinet".

Mrs. Menendez: We find that there is a long distance between the citizens and the decision-making people. We do agree that the decisions should be made, as you stated, by local representatives.

Mr. Clermont: By local...

Mrs. Menendez: Elected representatives.

Mr. Clermont: But by elected representatives at the federal level or the municipal level?

Mrs. Menendez: Well, if you abide by the jurisdictions, the planning on a local level is done by local planners, local elected representatives; and at the regional level, regional representatives make the decisions. We feel that it is only in cases where the national capital interest is the problem that decisions should be made by the federal elected representatives.

In the seminars that we held there was a general feeling that the role of the elected representatives from the National Capital Region should be looked on anew, because they do have a function that other elected representatives from outside the National Capital Region do not have, and that they should have a greater role in the decision-making of federal planning for the National Capital Region. We did not get far enough to formulate this but I do believe there are a number of briefs before you that mention this. I believe the Board of Trade brief addressed itself to this. I believe the Vanier brief addressed itself to this, to mention two examples.

• 1650

M. Clermont: Oui, les deux mémoires auxquels vous faites allusion font de telles suggestions. Je ne me souviens pas exactement cependant si ces deux organismes nous ont réellement spécifié comment, dans le cadre de la région de la Capitale nationale, les députés seraient amenés à prendre des décisions politiques. De quel genre d'organisme serait-il question? De quel genre d'agence ou bien...

[Interpretation]

If a recommendation like yours were to be implemented, political decisions would have to be taken by these very elected representatives, if I understand you correctly. You say in your brief that too many political decisions are taken by civil servants. So, could you describe to me the board or the body that these elected representatives would be sitting on? Many MPs whose riding is outside the National Capital will be against such a body and they will argue that the funds for the National Capital Commission come from all across Canada. So what kind of an agency or of a body are you thinking of? Personally, I think that the supreme body would have to be the House of Commons.

Mme Menendez: Nous aussi, nous nous inquiétons de voir que les décisions de planification locale sont faites par le Cabinet. Le simple citoyen ne peut y participer.

M. Clermont: Je n'ai pas dit la capitale. J'ai parlé du ministre qui répond de la CCN devant le Parlement, puis du Conseil du Trésor qui composé de cinq ministres.

Mme Menendez: Je m'excuse si j'ai dit capitale, je voulais dire cabinet.

Une voix: Vous avez bien dit cabinet.

Mme Menendez: Nous estimons qu'il y a un grand fossé entre les citoyens et les personnes qui prennent les décisions. Nous sommes d'accord avec vous, les décisions devraient être prises par des représentants locaux.

M. Clermont: Des représentants locaux...

Mme Menendez: Des représentants élus.

M. Clermont: Très bien, mais des représentants élus au niveau fédéral ou municipal?

Mme Menendez: Si l'on s'en tient à la question de compétence, la planification au niveau local doit être faite par des planificateurs locaux, c'est-à-dire des représentants élus de la région; au niveau régional, ce sera les représentants régionaux qui prennent les décisions. Les décisions doivent être prises par des représentants élus au niveau fédéral seulement dans le cas où l'intérêt de la capitale nationale est en jeu.

Lors des séminaires que nous avons organisés, tout le monde était unanime pour dire qu'il faudrait réétudier le rôle que jouent les représentants élus de la région de la capitale nationale, rôle qui est bien différent de celui des représentants d'autres régions. Ils devraient par conséquent avoir une part plus importante dans la prise de décisions en matière de planification du gouvernement fédéral dans la région de la capitale nationale. Nous n'en sommes pas arrivés au point de pouvoir formuler cela dans notre mémoire, mais je crois qu'un certain nombre de mémoires qui vous ont été présentés traitent de cette question. Les mémoires de la Chambre de commerce et de Vanier, pour ne citer que deux exemples, traitaient de cette question.

Mr. Clermont: That is right. I do not remember exactly however how the two briefs suggested that the elected representatives would make political decisions. What type of an agency did they suggest? What kind of body or...

[Texte]

Mrs. Menendez: I think the Board of Trade once suggested a standing committee of the House, of Parliament with representatives from other local municipalities—which I do believe is outside its scope. But they suggested this sort of organization, similar to the one you have here today. In the Vanier brief, I believe they suggested that there should be a ministry; a capital agency believe they called it. I think they suggested three bodies but there was a greater role for the local members of Parliament on that.

M. Clermont: Étant donné que nous sommes pris par le temps, puisqu'il y a trois groupes de témoins, je vous demande quel est le genre d'organisme que vous suggérez pour faire la coordination? Dans plusieurs mémoires qui nous ont été présentés, on parle d'un organisme pour coordonner les affaires. Mais, de plus en plus, j'ai l'impression qu'on ne fait pas de différence entre la consultation et l'autorité qui doit prendre les décisions. Quand vous parlez d'organisme de consultation, de coordination, est-ce que vous voulez parler d'un organisme qui aurait le pouvoir de prendre la décision finale? Je crois que c'est cela qui semble être le grand problème à l'intérieur de la Commission de la Capitale nationale. Certains organismes nous ont dit qu'il n'y avait pas eu de consultation; les représentants de la Commission de la Capitale nationale nous disent le contraire. D'autres encore disent oui, mais on n'a pas participé à la prise de décision finale...

Dans cet organisme de coordination, qui doit en fin de compte prendre la décision finale, avoir le dernier mot? Car, en fin de compte, vous acceptez sans doute le fait qu'Ottawa et la région de la Capitale nationale sont dans une position spéciale; et c'est pourquoi le gouvernement fédéral dépense des sommes très importantes. Il s'agit de la Capitale nationale. Il serait sans doute plus difficile pour le gouvernement fédéral d'intervenir dans une autre région, comme par exemple à Toronto ou à Montréal, à Québec ou à Vancouver; mais Ottawa est à l'intérieur de la Commission de la Capitale nationale et c'est le siège du gouvernement fédéral qui peut se permettre d'y dépenser de l'argent. Quel organisme doit avoir le pouvoir de prendre une décision finale? Donneriez-vous ce pouvoir-là à l'organisme qui en défraie les coûts?

Mrs. Menendez: In our brief we describe some of the characteristics of this organization: that it should be public; that it should include all the local municipalities as well as the three levels that are being dealt with now. I believe some briefs suggested that it should include representatives from citizen's groups as well. What we are trying to work toward is a climate where you will not get a crisis situation.

You suggested that a number of briefs addressed the fact that they had not been consulted. If consultation is held in public, then there need be no discussion as to whether they were or were not consulted. If you are anticipating disaster, you would formulate a structure that is entirely different from what you would plan with co-operation as your watch-word.

I think the whole point of what many of the communities are saying is: do not drastically change any situation but change your attitude; make it a partnership between the various levels of governments, the elected representatives, and the citizens in their areas. Then you will not have a situation where somebody at some level or other will have to stand up and say: I will make the decision.

[Interprétation]

Mme Menendez: Si je me souviens bien, la Chambre de commerce recommandait un comité permanent des deux chambres avec des représentants d'autres municipalités locales; à mon avis cela poserait des problèmes de juridiction. Le mémoire suggérait une organisation semblable à celle que nous avons aujourd'hui. Le mémoire de la ville de Vanier préconisait la création d'un ministère, d'une agence de la capitale. Il préconisait trois organismes et un rôle accru pour les députés locaux.

Mr. Clermont: We are limited by time, as three groups are testifying before the Committee today. What type of an organization do you suggest to co-ordinate the affairs of the community? Many briefs touched on this question. More and more I get the impression that people do not make a difference between consultation and decision making. When you speak of an organization which is in charge of consultation and co-ordination, do you mean an organization which would have the power to make the final decision? It seems to me that this is the main problem concerning the National Capital Commission. Many organizations complain that they did not participate in the final decision; representatives from the National Capital Commission tell us the opposite.

In this co-ordinating agency which you recommend who will in the last resort make the final decision? I suppose you agree that Ottawa and the National Capital Region are in a very special position and that therefore the federal government spent a large amount of money in the region. It would probably be much more difficult for the federal government to do the same in another area such as Toronto, Montreal, Quebec or Vancouver; Ottawa being inside the National Capital Commission and being the seat of the federal government makes it possible for the federal government to spend a vast amount of money in that region. What body should have the power to make final decisions? Should it not be the one which pays the bill?

Mme Menendez: Notre mémoire donne certaines caractéristiques concernant cet organisme: tout d'abord il devrait être public et il devrait comprendre toutes les municipalités locales, en plus de trois niveaux de gouvernement que nous avons à l'heure actuelle. Certains mémoires ont suggéré également qu'il devrait comprendre des représentants de groupements de citoyens. En bref, notre but est de prévenir les situations de crises.

Comme vous l'avez dit, certains mémoires insistaient sur le fait que leur organisation n'avait pas été consultée. Si la consultation se fait en public, il ne pourra pas y avoir de contestation. Il faut toujours agir en conséquence et la collaboration doit être le mot d'ordre.

En fait, le message que nous donne la plupart des associations est le suivant: ne bouleversons pas la situation, changeons notre attitude; essayons d'en arriver à une collaboration entre les différents paliers de gouvernements, les représentants élus et les citoyens de la région. Cela empêchera qu'une seule personne puisse prendre toutes les décisions.

[Text]

M. Clermont: Merci, monsieur le président.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, monsieur Clermont.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I will be very brief. I have two questions only.

First, you mentioned the multiplicity of levels of government, and I assume you refer to the federal, provincial, regional and, for want of a better word, I will call it the borough, levels. If you had to deal with only one level of government, would you indicate which you would prefer to deal with. Secondly, would you agree that in the past few years, with the provincial government relinquishing much of its planning responsibility to the regional level, that the planning has been given a great deal more importance, and that it has, if indeed to a limited degree, become much closer to the people in the area.

Mrs. Menendez: I think most citizens, because of the sort of geographic distance and the number of people involved, relate always to their local area as the most responsive, and I think this is so in the National Capital Region, particularly in the Ottawa-Carleton region, because in many areas we are going through three planning processes at the same time: our neighbourhood official plans, the regional plan, and the national concept plan. So, because of this impetus on all these levels, we are very much involved in planning, and I do not really feel that we can say that any one level has taken precedence over the others. Maybe Mrs. Brown would like to add something. She has done a lot of planning.

Mrs. Brown: Personally, I feel that the local government is the level that I would prefer to deal with. However, I would not be at all averse to your interfering in the southern growth area, for instance. Mr. Watson has asked whether we would object to your interfering in certain local planning. I would not be at all adverse to your interfering in regional planning when the issues are so obvious and when the planning is obviously so poor—that is the southern growth area as opposed to the Carlsbad Springs sort of thing. But I do feel that local government and local planning are, in my opinion, the most important level to the average citizen.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I did not quite get what I was looking for in that last answer, but maybe I phrased it badly. Would you not agree that in the past two, three, four years, planning has become quite a bit more important to the area? And secondly, that it has come closer to home, because it has been basically moved away from the provincial level into the regional level?

Mrs. Menendez: Yes, definitely. But I also think, from my own experience of living in the municipality of Ottawa, with our neighbourhood studies process which is really even more local than the regional process, that this brings planning right down to a very local level. But as you, I am sure, appreciate, when the region of Ottawa-Carleton was formed, its first job was to formulate an official regional plan, and we have been planning for four years very intensively.

[Interpretation]

Mr. Clermont: Thank you, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mr. Clermont.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, je serai bref. Je n'ai que deux questions.

Tout d'abord, vous avez mentionné la multiplicité des paliers administratifs; je présume que vous entendez par là le palier fédéral, le palier provincial, le palier régional et, faute d'un meilleur terme, ce que j'appellerai le palier municipal. Si vous ne deviez avoir affaire qu'à un seul palier administratif, lequel préféreriez-vous? Deuxièmement, ne pensez-vous pas qu'au cours des quelques dernières années, le gouvernement provincial ayant confié au palier régional une large part de ses responsabilités en matière de planification, cette dernière a pris une importance beaucoup plus grande et est devenue beaucoup plus proche de la population locale, ne serait-ce qu'à un certain degré?

Mme Menendez: La plupart des citoyens estiment que le palier administratif local est le plus accessible; peut-être est-ce en raison de sa proximité et du nombre restreint des gens qu'il regroupe. Selon moi, c'est le cas dans la région de la Capitale nationale et surtout dans la région d'Ottawa-Carleton car, en effet, dans bien des endroits il faut tenir compte simultanément de trois niveaux de planification: local, régional et national. Étant donné la pression exercée à ces trois niveaux, nous prenons une part très active à la planification et l'on ne peut pas dire que l'un de ces niveaux ait préséance sur les autres. Mme Brown aimerait sans doute ajouter quelque chose. Elle s'est beaucoup occupée de planification.

Mme Brown: Pour ma part, c'est à l'administration locale que je préférerais avoir affaire. Toutefois, je ne serais pas hostile à ce que vous interveniez dans la croissance de la zone sud, par exemple. M. Watson nous a demandé si nous serions opposés à ce que vous interveniez dans la planification locale. Je ne serais nullement opposée à ce que vous interveniez dans la planification régionale lorsque les problèmes sont manifestes et que la planification est insuffisante; on pourrait ainsi opposer la région sud et Carlsbad Springs. Je suis persuadée que l'administration locale et que la planification locale sont ce qui importe le plus au citoyen moyen.

M. Ellis: Monsieur le président, cette dernière réponse ne correspond pas tout à fait à ce que j'attendais; peut-être me suis-je mal exprimé. Ne pensez-vous pas qu'au cours des deux, trois ou quatre dernières années, la planification a pris beaucoup plus d'importance pour la région et que, deuxièmement, elle s'est rapprochée des gens en passant du niveau provincial au niveau régional?

Mme Menendez: Oui, absolument. Cependant, pour avoir vécu dans la municipalité d'Ottawa, je pense que les études de quartier ont porté la planification à son niveau le plus local et certainement davantage que le niveau régional. Vous savez bien, j'en suis sûre, que, lors de sa création, la région d'Ottawa-Carleton a eu pour principale tâche d'élaborer un plan régional officiel et depuis quatre ans nous travaillons à la planification de façon très intensive.

[Texte]

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane): Mr. Darling.

Mr. Darling: Thank you, Mr. Chairman.

Mrs. Brown mentioned, I believe, that she would not mind if this Committee "interfered". That seems rather an unusual word to use. Would it not be better to say "intervened"?

Mrs. Brown: Yes. Thank you.

Mr. Darling: I just wondered about that because we can be accused enough of interfering and, in the view of a lot of us, we do not want to do as much interfering as you want us to do.

Mr. Francis: Or even intervening.

Mr. Darling: Or even intervening, as Lloyd has mentioned.

Mrs. Brown: Your point is well made.

Mr. Darling: Now, I understand, Mrs. Menendez, that your group received a grant of \$15,000, which I assume was from the federal government.

Mrs. Menendez: Yes, it was from the Department of Urban Affairs.

Mr. Darling: Were there other expenses besides that? Did the group raise other money or was this sufficient to finance your ...

Mrs. Menendez: There was a certain amount of volunteer service in that but also we have an office and records and facilities that were available at that time, so that we had been doing some work beforehand; and the other work of the office was ongoing at the same time.

Mr. Darling: I understand that your group is the Federation of Citizens ...

• 1700

Mrs. Menendez: Associations, Ottawa-Carleton.

Mr. Darling: Ottawa-Carleton. In other words, you are a sort of umbrella group for a lot of smaller groups?

Mrs. Menendez: That is right.

Mr. Darling: Have we heard every one of them individually, or are we to have the pleasure of staying all summer to hear them later?

Mrs. Menendez: No, I think tonight is the last ...

Mr. Darling: No, but a good many of the groups that form part of your organization have already been before the Committee.

Mrs. Menendez: That is right.

Mr. Darling: This is what I was wondering. So you must represent a sizeable group. You say 175 groups.

Mrs. Menendez: We do not pretend to represent their views. We serve them.

[Interprétation]

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Monsieur Darling.

M. Darling: Merci, monsieur le président.

M^{me} Brown a dit qu'elle ne verrait aucune objection à ce que ce Comité «intervienne». C'est un terme qui surprend.

Mme Brown: En effet.

M. Darling: Cela m'étonne, car nous pourrions facilement être accusés d'ingérence et beaucoup d'entre nous hésiteraient à s'interposer autant que vous le souhaiteriez.

M. Francis: Ou même à intervenir.

M. Darling: Et même à intervenir, comme Lloyd le dit si bien.

Mme Brown: Votre argument est fondé.

M. Darling: Si j'ai bien compris, madame Menendez, votre groupe a reçu une subvention de \$15,000 provenant, je présume, du gouvernement fédéral.

Mme Menendez: Oui, cette somme provenait du ministère des Affaires urbaines.

M. Darling: Avez-vous obtenu d'autres crédits? Est-ce que votre groupe s'est procuré de l'argent ailleurs ou est-ce que cela a suffi à financer votre ...

Mme Menendez: Une partie du travail a été effectué bénévolement mais à l'époque nous avions également un bureau, du matériel et des registres, de sorte que nous avions déjà fait une partie du travail à l'avance; l'autre partie du travail se poursuivait simultanément.

M. Darling: Si j'ai bien compris, votre groupe est la Fédération des citoyens ...

Mme Menendez: Associations, Ottawa-Carleton.

M. Darling: Ottawa-Carleton. Autrement dit, vous êtes le porte-étendard d'un lot de petits groupes?

Mme Menendez: En effet.

M. Darling: Les avez-vous entendus chacun en particulier ou est-ce qu'on nous réserve le plaisir de siéger tout l'été pour les entendre?

Mme Menendez: Non, je crois que ce soir est le dernier ...

M. Darling: Non, mais un bon nombre des groupes qui font partie de votre organisation ont déjà comparu devant le Comité.

Mme Menendez: C'est exact.

M. Darling: C'est ce qui me laisse songeur. Vous devez représenter un groupe fort nombreux: vous dites 175 groupes.

Mme Menendez: Nous ne prétendons pas représenter leur opinion. Nous les servons.

[Text]

Mr. Darling: I know you could not represent their views because their views are black and white.

Mrs. Menendez: Absolutely. What we try to do, sir, is approach a regional attitude on various things of concern. When we ran the seminars this was one of the things that we tried to do. We tried to pull together divergent views to come to some positive statement on this issue.

Mr. Darling: Now, you made the mention, and with some merit, I would say, that there should be a greater input and decision-making from the M.P.s in the immediate area.

Mrs. Menendez: Yes.

Mr. Darling: I assume, therefore, on the basis that those areas benefiting the most will be paying the most.

Mrs. Menendez: I do not quite understand.

Mr. Darling: Well, naturally, with all this great input of ideas and suggestions, the amount of money paid.—There are 5 M.P.s from the local area here; that is 5 ridings out of 264.

Mrs. Menendez: Yes.

Mr. Darling: Now, I am somewhat sceptical, because I do not think they are going to be paying a hell of a lot percentage-wise towards the National Capital Commission. The great input is going to be made from the ridings of M.P.s who live a very long way from Ottawa.

Mrs. Menendez: It may surprise you, sir, but Urban Affairs is not allowed, according to some sort of constitutional law, to provide money for projects in the national capital region, because that is the prerogative of the National Capital Commission. It was only because of the great importance of this particular Committee that Urban Affairs were able to release some money for this particular participation process to go on. A committee of the House of Commons is not usually a vehicle where you have an extensive citizen participation process. So it is an exception rather than a rule, the amount of money, or any amount of money, that citizens in this area receive from the Secretary of State...

Mr. Darling: Oh, no, no, no. I am not talking about your \$15,000 grant. I am talking about two or three billion dollars. I am talking about the building of the National Capital Commission, which comprises 264 ridings that will be paying the shot. That is all I said, in a gentle way. Even though there is good input and very strong representation from the area, the rest of Canada has some slight input into this—that is all I am saying—because we are paying the most of it and will be getting the least out of it, other than a beautiful capital.

If you can decide among yourselves what form it is going to take, on a government basis, the Committee is going to be faced with a decision that even Solomon could not come up with. When recommendations are made—you mentioned certain duties for Members of Parliament; you mentioned to Mr. Clermont that Members of Parliament should have certain specific authority for decision-making, which probably lower levels of government will not accept in too good a way. Is that not correct?

Mrs. Menendez: In many ways I am confused by what you say. We really are not asking that any great amounts of money be spent on this national capital region. What we as citizens are asking for in the Ottawa-Carleton region is recognition of us as citizens of an urban area, a rural area, a suburban area.

[Interpretation]

M. Darling: Je sais que vous ne pourriez pas représenter leurs vues car elles sont ou noires ou blanches.

Mme Menendez: Absolument. Ce que nous nous efforçons de faire, monsieur, c'est de donner un ton régional à des questions d'intérêt commun. Nous l'avons essayé avec les séminaires; nous avons essayé de donner un sens positif à des idées divergentes.

M. Darling: Vous avez dit, et avec raison je l'estime, que les députés devraient participer davantage aux décisions intéressant la localité.

Mme Menendez: Oui.

M. Darling: Je présume donc, en me fondant sur cette prémisses, que les régions qui en tireront le plus grand avantage devraient payer aussi davantage.

Mme Menendez: Je ne comprends pas très bien.

M. Darling: Cela découle naturellement de la situation ici, de l'abondance des idées et des propositions et des sommes payées—il y a ici cinq députés de la région, soit 5 circonscriptions sur 264.

Mme Menendez: Oui.

M. Darling: Je suis un tant soit peu sceptique, car je ne crois pas qu'ils contribueront proportionnellement beaucoup à la caisse de la Commission de la capitale nationale. Les contributions les plus importantes viendront de circonscriptions très éloignées d'Ottawa.

Mme Menendez: Cela vous surprendra peut-être, monsieur, mais le ministère des Affaires urbaines ne peut, d'après certaines stipulations constitutionnelles, contribuer financièrement au projet de la Région de la capitale nationale, car c'est la prérogative de la Commission de la capitale nationale. Ce n'est qu'en raison de la grande importance de ce Comité que les Affaires urbaines ont pu verser des sommes en vue de la participation à ce processus. Un comité de la Chambre des communes n'est pas habituellement le véhicule propice à la participation intense des citoyens à un processus quelconque. C'est donc plutôt l'exception que la règle lorsque des sommes allouées par le Secrétaire d'État aux citoyens de la région...

M. Darling: Oh, mais non! Je ne parle pas de l'octroi de \$15,000 qui vous a été accordé. Je parle de 2 à 3 milliards de dollars. Je parle de l'édification de la capitale nationale à laquelle 264 circonscriptions vont contribuer financièrement. C'est tout ce que j'ai dit, en termes prudents. Bien que la contribution et la députation locales soient très importantes, le reste du Canada y participe—c'est tout ce que je dis—car nous payons la grosse part et en tirons le moins d'avantages autrement que d'une belle capitale nationale.

Si vous pouvez décider de la forme que cela prendra, du point de vue du gouvernement, le Comité devra prendre une décision qu'il n'eût pas trouvée de lui-même. Lorsque les recommandations auront été faites... vous avez parlé de certaines obligations de la part des députés; vous avez dit à M. Clermont que les députés devaient faire preuve d'une certaine autorité dans les décisions à prendre, ce que les paliers inférieurs de gouvernement n'accepteront pas de bonne grâce. N'est-ce pas exact?

Mme Menendez: Vous me brouillez les idées. Nous n'exigeons pas de grandes dépenses dans la Région de la capitale nationale; nous demandons pour la région d'Ottawa-Carleton que les citoyens des régions urbaines, rurales ou de banlieues soient reconnus comme tels.

[Texte]

We are very, very happy with the special attention that this area receives and we are very lucky, we feel, to live in this area and to be able to use the facilities that have been given us, the parks and so on. I live on the canal myself, and I really enjoy the facilities that we are given, the museums and that sort of thing. And we are very proud to be Canadians.

But we also are citizens of this area. We live here and bring up our children and have our source of employment here. As citizens we are not asking for this large area; what we are asking for is recognition of our role as citizens.

• 1705

Mr. Darling: I certainly appreciate the fact that Ottawa citizens have more than a vested interest in it. You are channelling certain things; suggesting this is a good idea and that is a good idea—which is quite right. But on a percentage basis, the people of Canada in the Yukon and in Newfoundland and in the riding of Parry Sound-Muskoka are going to be paying on a proportionate basis for all the input into the new Capital Commission, and it is going to involve great capital expenditures in the years to come.

Mrs. Menendez: I was at Habitat, sir, and one of the things they talked about there was self-help. So what I have tried to talk about in my brief is what the citizens of this area have pledged themselves for the future of this area in their involvement in the planning. So I hope that that is recognized by other Canadians; that we do understand that they are giving financial support but we are also pledging our aid. I hope they will accept that.

Mr. Darling: Thank you, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Fine. Thank you, and thank you, very much, Mrs. Menendez.

Mr. Gauthier?

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Mr. Chairman, I asked for the floor some time ago.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): You did? I did not see you. Would you go ahead then, Mr. Gauthier?

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Just a few short questions, Mr. Chairman.

Mrs. Menendez, I just want to make one comment about the growth issue that you mentioned some time ago. I do not recall if it was in reply to Mr. Clermont or to Mr. Francis. Growth in itself is not a problem; it is the planning that is the problem. Right? It is the planning of that growth.

Mrs. Menendez: Uncontrolled growth, you say, yes.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): The planning functions that must be put in force to control or to cope with the problem of growth. Agreed?

Mrs. Menendez: No, not necessarily, because I think...

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Would you then explain to me... I do not follow what you were talking about when you mentioned decentralization and everything else.

[Interprétation]

Nous sommes très heureux de l'attention spéciale accordée à la région et nous nous estimons bien chanceux de vivre dans la région et de pouvoir bénéficier des aménagements, des parcs et ainsi de suite. Ma maison donne sur le canal et je l'apprécie beaucoup et les installations du voisinage, les musées et ainsi de suite. Et nous sommes d'ailleurs très fiers d'être canadiens.

Mais nous sommes aussi citoyens de la région. Nous demeurons ici et nous y élevons nos enfants et nous y avons notre emploi. Nous ne cherchons pas à envahir cette vaste région; nous demandons que notre rôle de citoyen soit reconnu.

M. Darling: Je suis heureux de constater que les citoyens d'Ottawa manifestent un intérêt qui dépasse leur satisfaction personnelle. Vous aidez à tracer la route en suggérant que telle idée est bonne, que telle autre idée a du mérite, et c'est bien. Mais, proportionnellement, les habitants du Yukon et de Terre-Neuve, de Parry Sound-Muskoka, vont payer une part beaucoup plus grosse des dépenses fabuleuses que la capitale coûtera au cours des années.

Mme Menendez: J'étais à Habitat, monsieur et il y a été question de s'aider soi-même. J'ai donc cherché à exposer dans mon mémoire ce que les citoyens de la région s'engagent à faire dans l'avenir pour aider à la planification. J'espère que les autres Canadiens l'admettent, que nous comprenons qu'ils contribuent financièrement, mais que nous donnons notre aide. J'espère qu'ils l'admettront aussi.

M. Darling: Merci, monsieur le président.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Très bien. Merci, et merci beaucoup à vous, madame Menendez.

Monsieur Gauthier?

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Monsieur le président, j'avais demandé la parole il y a déjà un bon moment.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Oui? Je ne l'avais pas remarqué. Alors, vous voulez bien, monsieur Gauthier?

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Quelques brèves questions, monsieur le président.

Madame Menendez, je veux simplement faire un commentaire sur l'expansion dont vous avez parlé il y a un moment. Je ne me souviens pas si c'était en réponse à M. Clermont ou à M. Francis. L'expansion comme telle ne présente pas de problème; c'est la planification qui est difficile. N'est-ce pas vrai? C'est la planification de l'expansion.

Mme Menendez: L'expansion sans contrôle, oui.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): La planification des fonctions à établir pour le contrôle ou la régularisation de l'expansion. D'accord?

Mme Menendez: Non, pas nécessairement, car je pense...

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Pourriez-vous me l'expliquer? Je ne saisis pas très bien ce que vous voulez dire lorsque vous parlez de décentralisation et autres concepts.

[Text]

Mrs. Menendez: Well, it seems to me that there is a move now to try to determine how large cities should grow. What is the size at which human habitation breaks down? That was something that was discussed in Vancouver.

Many of the citizens who participated in the discussion on the regional plan had the concept that this area could only grow so much. It was also felt that the rest of Canada could benefit by some of the growth of the federal civil service. So it was suggested at these public meetings and in briefs that this should be recognized by the local regional planners.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Would you venture a figure as to what you think is a proper growth for the NCR?

Mrs. Menendez: No. I would not presume to do that. But there was something written into the regional plan that suggested that the Ottawa-Carleton region should study the threshold of 750,000; study the implications of the 750,000 range. It was with great regret that I saw that they did not find the money to put into that study this last year. They really should be looking at the growth and how they can handle it at various thresholds to determine at that level how much further they can go in the next few years.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I just want to ask you a question about the employment centres. I am speaking to you now from the Ottawa side, not the NCR; the core of this City of Ottawa. There is a conflict between the City's view as to what the ultimate growth of the employment centre should be and the regional. Are you aware of that?

Mrs. Menendez: Yes.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): What is your view on that?

• 1710

Mrs. Menendez: Oh dear. That is an awful question. I live in the centre of the City and, as a resident of Centretown, I would rather the difficulties that arise from high employment in the centre of the City, the transportation problems, would not arise. But I am also somebody who is against urban sprawl. I have a great deal of difficulty making up my mind on this issue. Having grown to know Colleen Brown, who lives on a farm in the Goulbourn area and who has told me a great deal about what would happen if the agricultural land were eaten up by development, I am torn between the two things.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I am very impressed with your wisdom, because I was going to box you in there—to be very frank.

Okay, the next question was on the statement you made that planning should be a local and regional responsibility. You also said that when the national interest is the problem the decision should come from the federal government. Do you have any examples to cite, or to report to the Committee, of where federal government planning interfered—if I may use Mr. Darling's comment—with local Ottawa or regional planning?

[Interpretation]

Mme Menendez: Il me semble qu'on cherche présentement à déterminer l'expansion des grandes villes. A quel degré d'expansion l'établissement humain se désagrège-t-il? La question a été débattue à Vancouver.

Nombre de personnes qui ont participé aux discussions sur la planification régionale portaient du principe que cette région ne peut s'étendre qu'à un certain degré. On estimait aussi que le reste du Canada pouvait bénéficier dans une certaine mesure de l'expansion des services fédéraux. Il a donc été proposé dans les séances publiques et dans les mémoires que les planificateurs régionaux reconnaissent ce principe.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Voudriez-vous bien nous dire ce que vous pensez être un degré acceptable d'expansion de la RCN?

Mme Menendez: Non, je n'en aurais pas la prétention, mais le plan régional suggère qu'Ottawa-Carleton devrait envisager un seuil de 750,000 et étudier ce que cela implique. J'ai beaucoup regretté qu'on n'ait pas trouvé les sommes nécessaires pour poursuivre cette étude l'année dernière. Les divers seuils d'expansion devraient être analysés en vue de déterminer l'avance possible au cours des années suivantes.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): J'aimerais vous poser une question au sujet des centres de main-d'œuvre. Je vous parle du point de vue d'Ottawa et non de la RCN, du cœur de la ville d'Ottawa. Il y a divergence d'opinions entre l'administration locale et l'administration régionale au sujet de l'expansion éventuelle du Centre de main-d'œuvre. Êtes-vous au courant?

Mme Menendez: Oui.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Qu'en pensez-vous?

Mme Menendez: Oh, mon Dieu. Quelle question redoutable. J'habite dans le centre de la ville et je préférerais que les difficultés qui accompagnent un niveau élevé d'emploi dans le centre de la ville, difficultés de transport et autres, n'existent pas. Mais je suis aussi opposée à la prolifération urbaine. J'ai beaucoup de difficulté à me fixer à ce sujet. Il se trouve que je connais depuis longtemps Colleen Brown, qui demeure dans une ferme dans la région de Goulbourn; elle m'a expliqué en détail ce qui se passerait si les terres agricoles cédaient le pas à l'aménagement urbain. Je me trouve donc véritablement pris entre deux feux.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je suis très impressionné par votre sagesse. Pour être franc avec vous, je vous dirai que j'allais justement vous mettre en boîte là-dessus.

Bon, la question suivante se rapporte à ce que vous avez dit. Vous avez déclaré que la responsabilité de la planification devrait être locale et régionale. Vous avez également dit que lorsque l'intérêt national est en jeu, il appartient au gouvernement fédéral de prendre les décisions. Pourriez-vous citer aux membres de ce comité des cas où le gouvernement fédéral est intervenu, si je puis me permettre de reprendre les termes de M. Darling, au niveau de la planification régionale ou locale d'Ottawa?

[Texte]

Mrs. Menendez: For good or for ill?

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I am not asking for something that was bad or wrong, I am just asking whether you are aware of instances—or is this a kind of a myth, in your view?

Mrs. Menendez: No, I think . . .

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I am talking strictly about Ottawa property now. The federal government does not plan outside lands. Do you know of any particular example you can cite to the Committee of a decision made—as you stated—in the national interest by the federal government which was to the detriment—or to the betterment, if you like—of the Ottawa side? Your brief, as I understand it, I am sorry to say was strictly Ottawa-oriented; it should have been NCR-oriented, according to my view, anyway.

Mrs. Menendez: I am sorry, sir. The views in this brief were from citizens from both sides of the river. We did not make . . .

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I have not heard you make a statement yet concerning the Outaouais side.

Mrs. Menendez: When you are questioning me, I have to answer from my experience. If you would like me to make a summary of the differences between the Francophone seminar and the Anglophone seminar, I would be very happy to do that.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): We can get to that later on, but can you just give me an example?

Mrs. Menendez: The Portage Bridge, which connects the two areas, to me is a very glaring example of that. I know that that has been talked about frequently in this Committee. Also, the Department of National Defence building, to me, is another instance—there is a very popular description of it, which I am sure you would not like to hear.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Well, I have also used that word. Would you mind giving us a short resumé of the difference, as perceived by the federation, between the presentations made by the Ottawa-Carleton side of the NCR and the Outaouais side? Briefly, because I do not want to take more time than is required, Mr. Chairman.

Mrs. Menendez: We tried to be very national-capital regionalistic. We divided on a cultural basis, Anglophone and Francophone. It was very delightful to find that they both addressed the same concerns, that of information, of accountability and of involving the local issue. The major difference was the level of pessimism we found in the Francophones as to whether their activities, or suggestions or recommendations, would have any weight or any happy result. That was the major difference. But I thought it was very exciting to find that, as citizens, we are looking at issues in the same way.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Okay. Mr. Chairman, just one last question. I think Mr. Darling would be interested in this, the first page of the brief states:

[Interprétation]

Mme Menendez: A raison ou à tort?

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je ne demande pas un jugement sur cette intervention. J'aimerais savoir si vous connaissez des exemples de ce genre ou s'il s'agit selon vous d'un mythe?

Mme Menendez: Non, je crois . . .

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je me réfère strictement aux propriétés du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral n'est pas chargé de la planification des terrains extérieurs. Pouvez-vous citer aux membres de ce comité un cas où, au nom de l'intérêt national, le gouvernement a pris une décision qui s'est révélée préjudiciable ou avantageuse pour ceux du côté d'Ottawa? Si j'ai bien compris, votre rapport me semble exclusivement orienté vers Ottawa et je regrette de devoir le dire; il aurait dû être orienté selon moi vers la RCN.

Mme Menendez: Je m'excuse monsieur, les opinions exprimées dans ce rapport sont celles des citoyens résidant des deux côtés de la rivière. Nous n'avons pas fait . . .

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je ne vous ai pas encore entendu faire la moindre déclaration au sujet de la région de l'Outaouais.

Mme Menendez: Lorsque vous me posez des questions, je vous réponds selon ma propre expérience. Si vous me demandez de faire un résumé des différences qui existent entre le groupe francophone et le groupe anglophone, je serais ravie de vous donner satisfaction.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Nous pourrions revenir à cela plus tard mais pourriez-vous me donner un exemple?

Mme Menendez: Le pont du Portage qui relie les deux zones en question est selon moi un exemple frappant. Je sais qu'on en a souvent parlé au cours de ce comité. L'édifice du ministère de la Défense nationale constitue pour moi un autre exemple . . . il en existe une description particulièrement éclatante mais je doute que vous vouliez l'entendre.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): J'ai moi-même déjà employé ce mot. Auriez-vous l'obligeance de nous donner un bref résumé des différences entre les instances présentes du côté d'Ottawa-Carleton et du côté de l'Outaouais, telles qu'elles sont perçues par la Fédération? Brièvement si possible, car je n'aimerais pas utiliser plus de temps que cela est nécessaire, monsieur le président.

Mme Menendez: Nous sommes résolument tournés vers la région de la Capitale nationale. Les divergences ont surgi au niveau culturel entre les anglophones et les francophones. Mais nous avons été agréablement surpris d'apprendre que ces deux groupes se posent les mêmes questions, à savoir des questions d'information, de comptabilité, et d'intérêt pour les questions locales. Une des différences essentielles c'est que les francophones se montrent beaucoup plus pessimistes quant au résultat de leurs activités, de leurs suggestions et de leurs recommandations. C'est la différence essentielle. Mais nous avons été enthousiasmés de découvrir que, en tant que citoyens, nous envisageons les problèmes du même œil.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): D'accord. Monsieur le président, une dernière question. Je crois que M. Darling sera intéressé par cette citation qui se trouve dans la première page du rapport:

[Text]

We would add that we do not have solutions to these problems, nor do we believe it is our responsibility to provide them.

Then you go on and say it is the elected representatives who should have the solutions. How do you reconcile my view of representing the views of the people in my riding to the best of my ability and this statement that citizens or citizen groups are not to bring forth solutions? I always thought it was the contrary, I thought you people provided a direct input to the process of government and your suggestions, sometimes, because of particular interests in certain problems, were much more enriching to a politician than the catalytic viewpoint you bring forth here. In other words, you say: we do not have solutions; we expect you to find them. I am sure that most of us here would say to you: we do not have all the answers either, and we are looking to you for some suggestions. It is an after-you, after-Paul, a Peter-and-Paul type of attitude. Could you just make a comment as to whether this is actually fact or just again something that you are saying to be nice to us or something that you really believe, that politicians should have the solutions to all their problems? We surely do not.

• 1715

Mrs. Menendez: I think you are faced with decisions. You say that you find citizens groups do come up with solutions and many of those have been brought to you. In many ways what we have tried to do with the citizens that we are involved with is try to co-ordinate their suggestions and to give you a structure with which you can look at solutions, in other words, a criterion by which you can make your decisions. But in many ways we try to do with citizens and with their ideas the same job as an elected representative does with his constituents.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I see, thank you.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mr. Gauthier. Thank you very much, Mrs. Menendez, and your group for coming before us today and answering our questions. Thank you.

The next group to come before us is the Lexington Park Association. The President of the Lexington Park Association is Mrs. Tuskey and the Past President is Mr. Grandy. Mrs. Tuskey, I assume you will make the presentation.

Mrs. K. Tuskey (President, Lexington Park Association): Yes, please.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Fine, thank you very much. We have your brief before us as well and we thank you for sending it in good time. Would you please make a résumé then?

Mrs. Tuskey: Mr. Chairman, would the members of the Committee know we are a small community of 16,000 which has been recorded in this or have they had an opportunity to find out whom we were? You have read through it? All right.

I think then I will pick up on what we felt were the misconceptions of *Tomorrow's Capital*, which was the extent of our contribution. We zeroed in on *Tomorrow's Capital* since we had more information on that and we took the objectives which were listed in *Tomorrow's Capital*

[Interpretation]

Nous voudrions ajouter que nous n'avons pas de remède, et que nous ne nous estimons pas chargés d'en trouver.

Vous dites plus loin qu'il incombe aux représentants élus de trouver des solutions. Comment pourrais-je représenter de mon mieux les opinions des résidents de ma circonscription lorsque vous affirmez que les citoyens ou les groupes de citoyens n'ont pas à apporter de solutions? J'ai toujours pensé le contraire, j'ai toujours pensé que vous apportiez une contribution directe au processus gouvernemental et que vos suggestions, en raison d'un intérêt particulier pour tel ou tel problème, étaient beaucoup plus enrichissantes pour un homme politique que le point de vue catalytique que vous définissez ici. En d'autres termes, vous dites: Nous n'avons pas de remède, c'est à vous d'en trouver. Je suis sûr que la majorité d'entre nous vous répondrait: nous n'avons pas non plus de remède et nous attendons que vous nous fassiez des suggestions. Si on se livre à ce genre de politesses, après-vous, je vous en prie, à vous l'honneur, on n'en sortira jamais. Pourriez-vous nous dire si c'est effectivement ce qui se passe ou dites-vous cela seulement pour nous faire plaisir? Pensez-vous vraiment que les hommes politiques devraient toujours avoir des solutions pour tous leurs problèmes? Ce n'est sûrement pas le cas.

Mme Menendez: Vous devez prendre des décisions. Vous dites que des groupes de citoyens vous proposent des solutions et nombre d'entre eux viennent les exprimer devant vous. Mais nous nous sommes efforcés de plusieurs façons de coordonner les suggestions des citoyens avec qui nous travaillons afin de vous fournir une structure qui vous permette de déduire certaines solutions. En d'autres termes, nous avons voulu vous fournir un critère sur lequel vous puissiez appuyer vos décisions. Nous nous efforçons d'accorder aux idées des citoyens la même importance qu'accorde un représentant élu à ses électeurs.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je comprends, merci.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, monsieur Gauthier. Merci beaucoup, madame Menendez, et merci également à votre groupe d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et d'avoir répondu à nos questions. Merci.

L'Association du parc Lexington doit maintenant comparaître devant nous. La présidente de l'Association du parc Lexington est M^{me} Tuskey, et l'ancien président était M. Grandy. Madam Tuskey, je suppose que vous présenterez le rapport de votre association.

Mme K. Tuskey (présidente, Association du parc Lexington): Oui, c'est ce que je me propose de faire.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Bon, merci beaucoup. Nous avons aussi votre rapport sous les yeux et nous vous remercions de nous l'avoir envoyé à temps. Pourriez-vous donc en faire un résumé?

Mme Tuskey: Monsieur le président, les membres du Comité savent-ils que nous constituons une petite localité de 16,000 habitants qui a été décrite dans ce rapport et ont-ils eu l'occasion de savoir qui nous sommes? Vous avez lu le rapport en entier? Très bien.

J'en viendrai donc tout de suite à certains malentendus qui existent au sujet de La capitale de demain, pour ce qui est de l'étendue de notre participation. Nous nous sommes concentrés sur La capitale de demain, car nous avions d'avantage de renseignements sur cette publication. Nous

[Texte]

separately. Objective number one; "To Create and Maintain a Capital That Symbolizes Canada as a Nation."

And we felt it was based on the false assumption that acquisition of land and buildings, whether for development into park lands or erection thereon of large costly edifices, would in fact symbolize Canada as a nation. We felt this was rather unintelligent and indeed arrogant because it presupposed that the citizens of the City of Ottawa, the citizens of the City of Hull, and the citizens of the immediate environs of Ottawa and Hull, together with their local governments and with the approval of their provinces were not capable of planning their own communities.

It presupposed that people across the nation would evaluate the seat of government on the basis of looking at the cover of a book rather than its contents. It presupposed that at a time when all citizens across the nation are directed to tighten their belts, those same citizens are not sufficiently intelligent to judge such a grandiose scheme as *Tomorrow's Capital* as irresponsibly disposing of their moneys which are needed across the nation, and not only in the region surrounding the seat of government.

It failed to recognize that the genuine symbol of any nation or city is the integrity shown and practised by those chosen to govern. It failed to recognize that pride in this City of Ottawa comes from the people of this city and from our own achievements. The seat of government is this city's largest landholder and should pay its way and abide by the same regulations and legislation applicable to other landholders, commercial or private.

It presupposed that people within the national capital region, more than those living anywhere else in Canada, should have special federal assistance in "eliminating long standing social and economic disparities by providing a choice of place to work and residence".

• 1720

It begs direct confrontation with the provincial and municipal governments and it fails to recognize that any attempt to decentralize or fracture the policy-making bodies from the seat of government, which is in Ottawa, is to promote further unrest within the peoples of this country and will result in inefficiencies that are already manifest in a greater tax burden on every citizen in Canada.

It fails, too, to recognize the multicultural and multilingual reality of this capital. We want no second-class citizens here or within our nation. The misconceptions that we saw in Objective No. 2, which was "To Foster a High Quality of Life in the Capital Region"—and in elaboration it was stated:

... the Capital should encompass a variety of residential alternatives, established residential communities should be protected, community services must be of consistently high standard throughout the Region, there should be provision of efficient transportation and a wide range of cultural and recreational experiences for residents and visitors.

[Interprétation]

avons traité séparément les objectifs énumérés dans la capitale de demain. Premier objectif: «créer et maintenir une capitale qui symbolise le Canada en tant que nation».

Nous estimons que cet objectif est fondé sur la présomption gratuite que l'acquisition de terrains et d'immeubles, soit en vue d'y aménager de beaux parcs ou d'y construire de beaux édifices coûteux, symbolisera réellement le Canada en tant que nation. Cette supposition est à la fois présomptueuse et irrationnelle car elle présume que les citoyens de la ville d'Ottawa, ceux de la ville de Hull et ceux des environs immédiats d'Ottawa et de Hull, de concert avec l'administration municipale et avec l'autorisation des gouvernements provinciaux sont incapables d'élaborer un projet d'aménagement de leurs propres villes.

Elle présume que tous les Canadiens évalueront les sièges du gouvernement en se fondant sur les apparences plutôt que sur la réalité. Elle présuppose qu'à un moment où l'on demande à tous les Canadiens de se serrer la ceinture, ces mêmes Canadiens ne sont pas suffisamment intelligents pour juger que, dans le cadre d'un projet grandiose tel que celui de «La capitale de demain», on dépense inconsidérément des fonds publics dont on a besoin dans tout le Canada, et non uniquement dans la région environnante du siège du gouvernement.

Elle omet de reconnaître que le symbole réel de tout pays ou de toute ville est l'intégrité dont font preuve ceux qui ont été choisis pour gouverner. Elle omet de reconnaître que ce sont les habitants de la ville d'Ottawa et leurs propres réalisations qui contribuent au sentiment de fierté qu'elles suscitent. Le gouvernement, qui est le propriétaire foncier le plus important de la ville, devrait verser ses contributions et se conformer aux mêmes règlements et mesures législatives que les autres propriétaires fonciers, commerciaux ou particuliers.

Elle présuppose que les habitants de la région de la capitale nationale devrait, plus que ceux des autres régions du Canada, bénéficier d'une aide spéciale du Gouvernement fédéral pour «supprimer les disparités économiques et sociales de longue date, en leur offrant un choix de lieu de travail et de résidence».

Elle conduit à un affrontement direct avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales et elle omet de reconnaître que toute tentative pour décentraliser ou séparer les organismes chargés d'élaborer des politiques, du siège du gouvernement qu'est Ottawa, ne fait que provoquer plus de malaise parmi les Canadiens, et entraînera une inefficacité déjà manifeste dans le fardeau fiscal plus lourd imposé à tous les Canadiens.

Elle omet de reconnaître la diversité culturelle et le multilinguisme de la capitale. Nous ne voulons pas de citoyens de deuxième classe dans notre région ou dans notre pays. Nous avons noté certaines conceptions énoncées dans le deuxième objectif, soit de «promouvoir une haute qualité de vie dans la région de la capitale». Dans l'élaboration de cet objectif, on déclare:

La Capitale devrait offrir une gamme de possibilités de logements. On devrait protéger les communautés résidentielles en place, fournir des services communautaires de haute qualité pour l'ensemble de la région, prévoir un système de transport efficace et une grande diversité d'activités, de culture et de récréation pour les résidents et les visiteurs.

[Text]

It is inconceivable to us that the federal government should suggest they assume the role of the municipal and provincial governments. It is inconceivable also that the federal government assume they are better qualified to act on our behalf than the local government in the region.

It is in the poorest taste even to state the above objective when in fact it would be usurping the powers of other governments which are much closer to the people.

The question was asked many times, are the citizens of Ottawa and the region less qualified than those of Vancouver, Winnipeg or Halifax in fostering a high quality of life? The City of Ottawa is well endowed with natural beauty, as is the City of Hull. However, if the warring factions within federal government could resolve such problems as pollution of the Ottawa and the Rideau Rivers, the people would be able to live a quality of life which is rather heady to envision.

Legislation is needed now strong enough to overrule any individual department's emphasis on programs which would in any way endanger or pollute our country's clean supply of water.

I am going to skip through some of this.

We believe we should not suffer financially or socially through erection of federal buildings in other areas, whether it be Hull, Vancouver, Charlottetown or Toronto. We feel we will be supported in this view across the river and across the country. However, with the helter-skelter planning of federal government facilities in recent years, we have witnessed a sad comedy of errors. Who now will occupy the buildings in this city owned or privately erected by developers which have been paid for with rentals received from the federal government? Public servants in large numbers are not sufficiently wealthy to utilize them as secondary businesses. The federal government has created Act I. Now the people of this city are compelled to write and direct Act II.

We cannot in conscience permit such inept planning to destroy the quality of life in other communities through decentralization. We do not want strangulation of natural growth of municipalities by federal government acquisition of lands. The citizens of any municipality must maintain the right to plan their community in accordance with their way of life.

We know that responsible town planning will not desecrate our residential areas. We would like to see this city's largest land owner, the federal government, act as a responsible trustee of the people's land trust. It should be in attendance at local government hearings, prepared to give written indication of its intent with regard to its specific properties and services. It should publicly justify its needs to do so. To co-operate otherwise is both deceitful and irresponsible.

[Interpretation]

Il est inconcevable que le gouvernement fédéral propose qu'il assume le rôle des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. Il est également inconcevable que le gouvernement fédéral suppose qu'il est mieux qualifié pour agir au nom des habitants de notre ville ou de notre région.

Il est de très mauvais goût même de formuler l'objectif ci-dessus, lorsqu'en fait on usurperait les pouvoirs d'autres administrations qui sont beaucoup plus proches de la population.

Maintes fois s'est-on posé cette question: les habitants d'Ottawa et de sa région sont-ils moins qualifiés que ceux de Vancouver, de Winnipeg ou d'Halifax pour promouvoir une haute qualité de vie? La ville d'Ottawa est dotée de beauté naturelle, de même que la ville de Hull. Toutefois, si les factions en désaccord au sein du gouvernement fédéral parvenaient à résoudre des problèmes tels que la pollution des rivières Ottawa et Rideau, les habitants de la région pourraient jouir d'une «qualité de vie» qui est plutôt exaltante à envisager.

Nous avons besoin de mesures législatives actuellement, suffisamment draconiennes pour écarter l'insistance de tout ministère sur la mise en œuvre de programmes qui d'une façon quelconque mettraient en danger ou pollueraient les ressources hydrographiques de notre pays.

Je vais sauter certains paragraphes.

À notre avis, nous ne devrions pas avoir à souffrir, ni sur le plan financier ni sur le plan social, parce que des immeubles fédéraux sont construits ailleurs, que ce soit à Hull, à Vancouver, à Charlottetown ou à Toronto. Et nous avons les sentiment que, de l'autre côté de la rivière comme d'un bout à l'autre du pays, nous trouverons des gens qui pensent comme nous. Toutefois, vu la planification abracadabrante et fiévreuse des installations du gouvernement fédéral, ces dernières années, nous avons été témoins d'une triste comédie d'erreurs. Qui donc s'installera maintenant à Ottawa, dans ces immeubles appartenant à des entrepreneurs ou construits privément par ceux-ci; des immeubles dont la construction a été financée grâce aux loyers payés par le gouvernement fédéral? Même un nombre considérable de fonctionnaires n'a pas la fortune de les faire servir à des affaires secondaires. Le premier acte est de conception fédérale, et maintenant, c'est aux citoyens de la ville qu'il appartient de rédiger et de diriger le deuxième acte.

En conscience, nous ne pouvons permettre qu'une planification aussi absurde détruise la qualité de la vie en d'autres collectivités, suite à une décentralisation. L'achat de terrains par le gouvernement fédéral ne doit pas étrangler la croissance naturelle des municipalités, et cela contre notre gré. Les citoyens de toute municipalité doivent conserver le droit qu'ils ont à planifier leur communauté selon leur mode de vie.

Un urbanisme conscient de ses responsabilités ne sacrifiera pas nos zones résidentielles. Nous aimerions voir le gouvernement fédéral, le plus grand propriétaire foncier de la ville, agir en dépositaire comptable de la confiance que les gens lui font au sujet des terrains. Le gouvernement devrait assister aux audiences des administrations municipales et être prêt à donner par écrit des renseignements sur l'usage qu'il entend faire de ses propriétés et services spéciaux et il devrait justifier en public la nécessité de telles actions. Toute autre forme de coopération est à la fois trompeuse et irresponsable.

[Texte]

In our small community, the NCC did not protect areas immediately surrounding historical or unique monuments to the nation, and that is at Hog's Back-Rideau Canal and the Central Experimental Farm area, when erection of high rise apartments visually would intrude on their beauty. We believe it desirable to restrict uncontrolled growth of federal employment in Ottawa and see a sharing of government buildings with others. This should release federal land holdings in Ottawa for other developmental purposes, and there would be employment available for people in this city who do not want to or cannot work for the state. Further, we believe that a federal work force more representatively distributed would be more responsive to problems in the rest of the country. However, any lands acquired or buildings erected must be creatures of their host province. We believe that Parliament, if it is considering reorganization of government, should hold itself responsible for writing in guarantees that none of their creations will be able to act irresponsibly, disregarding the needs and wishes of the residents of the area.

• 1725

Part of the responsibility of any government should be to pay its own way. No host community, present or future, of major government installations should be expected to exist year after year on a fixed sum granted in lieu of taxes. The local ratepayers should not be expected to meet the inflated costs of providing services. The government's fair share should be indexed to keep up with annual costs. Only the federal government can ignore municipal tax increases, and it is hurting many of our people unjustly.

Transportation is a complex and costly service to provide. We believe it could be beneficial and efficient planning to share this with the City of Hull. We do wish to point out though that to create a service before the need exists, could not be justified to the people of Canada.

There is a priority need now for improved transportation facilities involving ring roads around communities on the north and south side of the Ottawa River, and the required connecting bridges to the east and west of the central cores of Ottawa and Hull communities.

Objective number three was to conserve and protect environmental resources. In view of the preceding reasoned objections, we wondered if the NCC felt that we out here wear blinders. How can the federal government or agency of government state such an objective when in practice it has been the least of their concerns—from the Indian reserves to the St. Lawrence River, to the Ottawa and Rideau Rivers, and to the coastlines of this great nation.

In summary, we know there is no Shangri-la. We are a nation of great wealth in human and natural resources. However, there are citizens who have not been so fortunate to benefit from either. Many, too, have not felt the rewards

[Interprétation]

Dans les limites de notre petite collectivité, la CCN n'a pas protégé les endroits à proximité des monuments historiques ou uniques en leur genre pour le pays, par exemple, le canal Rideau, à Hog's Back, et la Ferme expérimentale, dont la beauté a souffert après la construction de tours d'habitation désagréables à voir. Il est souhaitable, à notre avis, de restreindre la croissance non contrôlée du nombre de fonctionnaires fédéraux à Ottawa, et nous verrions bien le gouvernement partager ses édifices avec d'autres. Une telle politique libérerait des terrains possédés par le gouvernement fédéral, à Ottawa, terrains qui pourraient être utilisés à d'autres objectifs de développement et fourniraient ainsi, dans cette ville, de l'emploi à des personnes qui ne veulent ou ne peuvent travailler pour l'État. De plus, nous pensons que les effectifs du fédéral, s'ils étaient répartis de façon plus représentative, sauraient mieux répondre aux problèmes qui se posent ailleurs dans le pays. Cependant, toute acquisition de terrains ou construction d'immeubles doit relever de la compétence de la province en cause. Si le Parlement se propose de réorganiser le gouvernement, nous sommes d'avis qu'il devrait assumer la responsabilité d'explicitier par écrit des garanties qui empêcheraient ses créations d'agir d'une façon irresponsable, passant outre aux besoins et aux vœux des résidents d'une zone.

La responsabilité de tout gouvernement consiste, en partie, à assumer ses propres dépenses. Il ne faudrait attendre d'aucune collectivité présente ou future, qui accueille des installations gouvernementales importantes, qu'elle subsiste, bon an mal an, grâce à un montant fixe accordé au lieu de taxes. Les contribuables locaux ne devraient pas avoir à défrayer le coût plus élevé des services à installer. La part juste du gouvernement devrait être indexée au rythme même de la hausse des cuts annuels. Seul le gouvernement fédéral peut passer outre aux augmentations de taxes municipales. Et cela cause un tort injuste à beaucoup d'entre nous.

Assurer un service de transport public est une tâche complexe et coûteuse. Une planification efficace aurait avantage, selon nous, à en partager les frais avec la municipalité de Hull. Mais nous tenons à souligner que la création de ce service ne pourrait être justifiée aux yeux du peuple canadien, sans que le besoin en existât.

Il nous faut, maintenant, en priorité, améliorer les moyens de transport en construisant, par exemple, des chemins de ceinture autour des municipalités situées au nord et au sud de la rivière des Outaouais et des ponts menant à l'est et à l'ouest des centres urbains d'Ottawa et de Hull.

L'objectif n° 3 était de conserver et de protéger les richesses du milieu. À la lumière des objections apportées précédemment, est-il possible que la CCN croie que les habitants de cette région soient aveugles? Comment un ministère fédéral ou un organisme gouvernemental peuvent-ils prétendre viser un tel objectif lorsque, en pratique, le milieu a constitué la moindre de leurs préoccupations, des réserves indiennes au fleuve St-Laurent, aux rivières des Outaouais et Rideau, et aux régions côtières de ce grand pays?

Tout compte fait, nous savons qu'il n'existe pas de «Shangri-La». Notre pays possède de nombreuses ressources, tant humaines que naturelles. Toutefois, certains citoyens n'ont pu malheureusement en profiter. Un trop

[Text]

of personal achievement. Surely, personal achievement is the elixir which strengthens the individual, and therefore the nation. We feel the concept of *Tomorrow's Capital* would deny this nation the opportunity of using their brain in planning their provinces and municipalities in accordance with their wants and priorities. We believe this concept would alienate Canadian against Canadian, and, indeed, Canadians against their federal government. This could destroy our community by fragmentation, rather than promoting a joyous healthy experience which should be ours for the taking. We believe the federal government has a big task to perform in responsibly managing the Treasury of this country which is in their trust. We believe that *Tomorrow's Capital* is another case of "extending the carrot".

We believe that scenic drives and beautiful parklands do not a country make. They can only be enjoyed by those who have time to see them and use them. However, the time is fast approaching in the Ottawa-Hull area, where more of the same cannot be justified without taking into consideration priority use of land, including transportation needs.

We believe cultural identity in real terms cannot be legislated. Cultural identity can only be felt by those with food on their tables and dollars in their pockets. We believe our energies should be spent in attaining this goal first.

We believe *Tomorrow's Capital* does not represent the interests and priorities of all Canadians.

In our conclusion, we felt *Tomorrow's Capital* a grandiose scheme, envisioning a fantasyland to top the great Disney. It is an undemocratic, unrealistic attempt to invade the realm of municipal and provincial governments.

Tomorrow's Capital is a scheme by which, if implemented, the federal government would endanger the self-reliance and the self-respect of the citizens of this country.

• 1730

Tomorrow's Capital, if implemented, would result in huge public expenditures, further draining our country's resources without compensating benefits to the nation.

Tomorrow's Capital implies concern about the quality of life for the citizenry of the national capital region. Why is the federal government not equally concerned for all citizens of Canada?

Tomorrow's Capital does nothing to rationalize the overlapping of responsibilities between the various federal government departments and agencies. This results in confusion and waste of energy by municipal and provincial agencies who may wish to co-ordinate their planning and programming activities.

Our recommendations were:

That a realignment take place of the responsibilities of all the federal government departments dealing with the acquisition of lands, to come within the jurisdiction of one department only, and this department should have the full mandate of a responsible land-resource protective authority.

[Interpretation]

grand nombre d'entre eux n'ont pu connaître les joies des réalisations individuelles. Assurément, le succès personnel est l'élixir qui renforce l'individu et, par conséquent, le pays. Nous estimons que le concept de la capitale de demain priverait le pays de talents susceptibles de concevoir des provinces et des municipalités conformes aux besoins et aux priorités de leurs citoyens. Il éloignerait les Canadiens entre eux et les dissocierait de leur gouvernement fédéral, au lieu de les inviter à vivre une expérience saine et agréable qu'il appartiendrait à chacun d'eux de partager. Le pays en serait détruit par fragmentation. Le gouvernement fédéral a une grande tâche à accomplir, car il détient la responsabilité de la gestion des fonds nationaux que les citoyens lui ont confiés. La capitale de demain est, selon nous, rien d'autre qu'un appât.

Nous croyons que les routes panoramiques et les belles promenades ne font pas un pays. Seuls ceux qui ont le temps de les voir et de les utiliser peuvent en profiter. Toutefois, les événements se succèdent à un rythme accéléré dans la région d'Ottawa-Hull, et on ne peut se justifier de demeurer en stagnation et de ne pas se poser le problème de l'utilisation prioritaire du terrain, y compris pour les besoins du transport.

L'identité culturelle, à vrai dire, ne peut faire l'objet de lois, pas plus qu'elle ne peut être ressentie par ceux qui n'ont pas suffisamment à manger et à dépenser. C'est vers cet objectif que nous devrions d'abord concentrer nos énergies.

La capitale de demain ne reflète ni les intérêts ni les besoins prioritaires de tous les Canadiens.

Pour terminer, nous estimons que la capitale de demain est un projet grandiose, un monde de fantaisie propre à rivaliser avec le magnifique Disney. C'est un effort qui n'est pas du tout démocratique ni réaliste pour s'ingérer dans les affaires des gouvernements municipaux et provinciaux.

La capitale de demain est un projet qui, s'il est mis à exécution, permettra au gouvernement fédéral de compromettre l'indépendance et le respect de soi, des citoyens de ce pays.

Si les propositions présentées dans la capitale de demain étaient mises en œuvre, cela entraînerait une énorme dépense pour l'État; ce serait une ponction supplémentaire sur les ressources du pays sans aucune compensation.

La capitale de demain s'intéresse à la qualité de la vie pour les habitants de la région de la capitale nationale. Pourquoi le gouvernement fédéral ne témoigne-t-il pas d'une semblable préoccupation pour tous les citoyens du Canada?

La capitale de demain ne fait rien pour supprimer les zones de responsabilités qui se recouvrent entre les différents ministères et organismes fédéraux. Cela se solde par une confusion et un gaspillage d'énergie de la part des organismes municipaux et provinciaux qui voudront peut-être coordonner leur planification.

Voici nos recommandations:

Que l'on procède à un réalignement des responsabilités de tous les ministères fédéraux qui s'occupent de l'acquisition des terrains afin qu'un seul de ces ministères en soit chargé; ce ministère serait entièrement responsable de la protection des terrains.

[Texte]

That such legislation include safeguards which would prohibit unilateral decision making at any time.

That no exceptions to the above be permitted.

That acquisition of federal lands, for either open space or building requirements, be justified in writing to the municipality and province in which jurisdiction the land is situate.

That the taxpayers' moneys be used in determining our priorities as a nation... fuel and food at prices within reason... rather than the existing policy of "Ask and ye shall receive."

That future planning of arterials should be to avoid existing communities, with the intention of putting them below the surface to eliminate noise, disruption and fragmentation of communities—overhead access would be permitted from one area to another.

That the federal lottery be earmarked to clean up pollution.

That federal policy be established to meet needs when they arise rather than to create needs.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mrs. Tuskey. Your explanation was quite complete, which I am sure explained any questions that we may have had about the brief. However, I think Mr. Francis would like to have a clarification on something.

Mr. Francis: Mrs. Tuskey, I found your recommendations very interesting, and I want to make it quite clear that members of the Committee do not consider themselves committed to represent any one point of view, federal or municipal. We are quite prepared to look at the situation freely.

Which federal department, in your view, should be the one responsible for co-ordinating all land policies?

Mrs. Tuskey: Do I have to answer that?

Mr. Francis: You said there should be one department.

Mrs. Tuskey: The logical one to me would be, I suppose, DPW.

Mr. Francis: The Department of Public Works. I was just interested, because I agree with this recommendation but I have not quite decided who should do it. Perhaps the NCC has a strong case also.

Mrs. Tuskey: But the NCC, I feel, and so do our community, is more identified with a specific area. My concern is that we go off on some grandiose scheme here while people east and west of us pay for it and never really enjoy it, or never... You know, they get further removed from the federal scene when things are done that way. I would like to see one department for all the acquisitions.

Mr. Francis: Who should have the final say on planning? Should the federal authority through one of its arms, or the National Capital Commission, or should the regional municipality be the one with the final say on planning—planning of land use, traffic and so on?

[Interprétation]

Que cette loi comprenne des sauvegardes qui interdiraient toute décision prise unilatéralement.

Qu'il ne soit fait aucune exception à ce qui précède.

Que l'acquisition de terrains par le gouvernement fédéral, qu'il s'agisse ou non de terrains destinés à la construction, soit justifiée par écrit auprès de la municipalité et de la province où ces terrains sont situés.

Que l'argent du contribuable serve à établir nos priorités en tant que nation, combustible et alimentation à des prix raisonnables, plutôt que de s'en tenir à la politique actuelle qui consiste à dire: «Demandez et vous recevrez».

Que les futures artères soient planifiées de manière à contourner les localités et construites sous terre de manière à éliminer le bruit et la fragmentation des localités; des rampes d'accès devraient être autorisées pour passer d'une zone à une autre.

Que le produit de la loterie fédérale soit réservé à l'élimination des dommages engendrés par la pollution.

Que la politique fédérale soit conçue pour faire face aux besoins et non les susciter.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, madame Tuskey. Votre explication est complète, ce qui répond à toutes les questions qui auraient pu se poser à propos du mémoire. Cependant, je crois que M. Francis voudrait avoir une précision.

M. Francis: Madame Tuskey, j'ai trouvé vos recommandations très intéressantes, mais je tiens à préciser que les membres de ce comité ne s'estiment nullement tenus d'exprimer le point de vue du gouvernement fédéral ou des municipalités. Nous sommes tout à fait disposés à examiner la situation librement.

À votre avis, quel ministère devrait-on charger de la coordination des politiques foncières?

Mme Tuskey: Dois-je répondre à cette question?

M. Francis: Vous avez dit qu'un ministère devrait en être responsable.

Mme Tuskey: Logiquement, il me semble que ce devrait être le MTP.

M. Francis: Le ministère des Travaux publics. Je vous pose cette question car je suis d'accord avec cette recommandation, mais je ne sais pas encore à qui cette responsabilité devrait être confiée. De bonnes raisons militeraient également en faveur de la CCN.

Mme Tuskey: Nous estimons que la CCN est identifiée à une région bien précise. Ce qui me préoccupe, c'est ce projet grandiose que les gens de l'Est et de l'Ouest vont financer sans jamais vraiment en profiter. On les écarte ainsi davantage du fédéral. J'aimerais qu'un seul ministère soit responsable de toutes les acquisitions foncières.

M. Francis: Qui devrait avoir le dernier mot en ce qui concerne la planification? Est-ce le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de l'un de ses ministères, ou la Commission de la Capitale nationale, ou encore la municipalité régionale qui devraient avoir le dernier mot à dire en ce qui concerne la planification, la planification foncière, la circulation et ainsi de suite?

[Text]

Mrs. Tuskey: I think it has to be right down at the local level.

Mr. Francis: You would support the regional municipality generally in the contention it has made before this Committee?

Mrs. Tuskey: I would mainly, yes. That is another whole area. I tried to keep them separate. . .

Mr. Francis: Fair enough.

Mrs. Tuskey: . . . when we were going through this. . .

• 1735

Mr. Francis: We are going to have to do some hard thinking on this thing so we just wanted to have your opinion.

Last question, Mr. Chairman. I find the reference to a federal lottery to be interesting in view of the fact that we have just established Loto Canada. Your recommendation is that the proceeds of the lottery be diverted to cleaning up pollution on a national scale after the Olympics problem is dealt with. Is that your suggestion?

Mrs. Tuskey: Yes. Now in our community, the men and women who worked on this suggested that if anyone asked me about that particular recommendation that I point out that we are assuming that the federal lottery is going to be a huge success and that there will be large sums of money available for cleaning up our waters. Now should that not happen, we did not want this to be interpreted in such a way that we do not expect the federal government to do anything.

Mr. Francis: Has your association made any brief to the Mayo Commission, in particular on this point, because I understand Wintario in the Province of Ontario has been a very conspicuous success. In fact they seem to have been able to find money for a number of grants. Have you suggested that they look at the pollution area for surplus funds?

Mrs. Tuskey: Our report to the Mayo Commission has not gone in because we did get special permission to hold off for a while. We were not going to appear before them; we were going to submit a more detailed report. Therefore we wanted to give it more time and we could not and do this one too.

Mr. Francis: I make just a small suggestion: that you look at Wintario in the same context as you are looking at the national federal lottery.

Mrs. Tuskey: I realize that there are waters that come within the jurisdiction of the federal authority and there are those that come under the provincial. So in that sense, yes, we will recommend that.

Mr. Francis: Thank you, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mr. Francis.

Of course, although that is a very interesting point, it is quite outside the purview of the Committee because we really have no powers within our Committee to be able to recommend that particular kind of thing.

[Interpretation]

Mme Tuskey: La décision doit être prise à l'échelon local.

M. Francis: Dans l'ensemble, vous êtes d'accord avec la déclaration que la municipalité régionale a faite devant ce comité?

Mme Tuskey: Dans l'ensemble, oui. C'est tout à fait différent. J'ai tenu à la distinction . . .

M. Francis: Très bien.

Mme Tuskey: . . . à ce propos . . .

M. Francis: Il va nous falloir beaucoup réfléchir; c'est pourquoi nous voulions avoir votre opinion.

Dernière question, monsieur le président. Je trouve l'idée d'une loterie fédérale intéressante puisque l'on vient justement de créer Loto Canada. Vous recommandez que les bénéfices de cette loterie soient consacrés à la lutte contre la pollution, une fois le problème olympique résolu. C'est bien cela?

Mme Tuskey: Oui. Dans notre groupe, les hommes et femmes qui se sont penchés là-dessus ont dit que, si l'on m'interrogeait sur cette recommandation, il fallait que je signale que nous supposons que la loterie fédérale serait un énorme succès et permettrait de réunir beaucoup d'argent pour nettoyer nos eaux. S'il n'en était rien, par contre, nous ne voudrions pas que l'on en conclut que nous n'attendons rien du gouvernement fédéral.

M. Francis: Votre association a-t-elle présenté un mémoire à la Commission Mayo, en particulier, là-dessus, car je crois que Wintario remporte un succès considérable en Ontario. Cela semble d'ailleurs avoir permis de distribuer un certain nombre de subventions. Avez-vous suggéré le domaine de la pollution?

Mme Tuskey: Nous n'avons pas encore soumis notre rapport à la Commission Mayo car celle-ci nous a autorisés à le retarder un moment. Comme nous ne devons pas comparaître devant cette commission, notre rapport devait être plus détaillé. C'est pourquoi nous avons demandé quelques jours de grâce car il nous était impossible de préparer les deux à la fois.

M. Francis: Je vous suggérerais simplement d'envisager Wintario tout comme vous envisagez la loterie fédérale.

Mme Tuskey: Je crois que certaines eaux relèvent des autorités fédérales alors que d'autres relèvent des provinces. Nous pourrions donc, en effet, soumettre ce genre de recommandation.

M. Francis: Merci, monsieur le président.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, monsieur Francis.

Il est bien évident que même s'il s'agit de quelque chose de très intéressant, ceci sort complètement de notre mandat, car notre comité n'a, en fait, aucun pouvoir lui permettant de recommander ce genre de chose.

[Texte]

Mr. Francis: Well, Mr. Chairman, I was going to make a little defence here, but we will leave it at that. It is not really essential at this point.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Mr. Darling, you had a question?

Mr. Darling: Yes. Where is the principality or the kingdom of Lexington Park, speaking as a poor outside member of Parliament?

Mrs. Tuskey: Do you know where the Baseline Road is?

Mr. Darling: Yes.

Mrs. Tuskey: Do you know where the Prince of Wales Drive is?

Mr. Darling: No.

Mrs. Tuskey: Oh. Well, it is south of the Experimental Farm between Prince of Wales Drive and Fisher Avenue. It borders on the canal.

Mr. Darling: But it is actually outside the core of the city.

Mrs. Tuskey: The downtown core, yes.

Mr. Darling: I see.

I note your comments regarding the old federal buildings. Some of them are becoming vacant now and you have some concern... and I would say rightly so... that the new sultans' palaces are going up at reasonably high prices. I would expect that many people in Ottawa would be worrying about what is happening to these, shall we say, secondary buildings which are still fairly substantial. Is that not correct?

Mrs. Tuskey: Yes.

Mr. Darling: Well, maybe the government is going to enlarge so much that it will use them all.

Now the other thing you mentioned was taxes, which, again, is a very important thing, and the federal government's grants in lieu of taxes. You are stating and probably voicing the opinion of most municipal governments that they are not sufficient.

Mrs. Tuskey: Yes, that is so.

Mr. Darling: I can tell you that the municipal governments have my sympathy, speaking as a member of a municipal government for a number of years.

The suggestion was made that the federal government, Mr. Chairman, should give serious consideration to paying a business tax. They make payments in lieu of taxes, which is actually taxes on land and buildings, but because they are in business... and a damned lucrative business... they should pay business assessment as well. I will tell you that would fatten the coffers of the municipalities. Maybe some emphasis should be put on that. I wanted to make that comment, Mr. Chairman.

You mentioned the importance of transportation. Did you read the brief of a group that were in here just a week or so ago? They made suggestions on transportation.

[Interprétation]

M. Francis: Monsieur le président, j'allais vous répondre, mais je crois qu'il vaut mieux en rester là. Ce n'est pas essentiel pour le moment.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Monsieur Darling, vous vouliez poser une question?

M. Darling: Oui. Où est la principauté ou le royaume de Lexington Park, pour un pauvre député étranger à la région?

Mme Tuskey: Savez-vous où se trouve le chemin Baseline?

M. Darling: Oui.

Mme Tuskey: Connaissez-vous la promenade Prince de Galles?

M. Darling: Non.

Mme Tuskey: Bien. C'est au sud de la Ferme expérimentale, entre la promenade Prince de Galles et l'avenue Fisher. Au bord du canal.

M. Darling: Mais ce n'est plus en fait au cœur de la cité.

Mme Tuskey: Si, en plein centre.

M. Darling: Je vois.

Vous faites certains commentaires sur les vieux immeubles fédéraux. Certains sont actuellement vacants et vous avez, à mon avis, bien raison de vous inquiéter que ces nouveaux palaces soient très coûteux. Je suppose que nombre d'habitants d'Ottawa se demandent ce qui arrive à ces immeubles secondaires qui restent assez importants. N'est-ce pas?

Mme Tuskey: Oui.

M. Darling: Eh bien, peut-être que le gouvernement fédéral va tellement se développer qu'il les occupera tous.

Vous faites également allusion aux impôts, ce qui est encore très important, et aux subventions du gouvernement fédéral à la place de taxes. Vous déclarez et vous exprimez probablement ainsi le point de vue de la plupart des conseils municipaux que cela ne suffit pas.

Mme Tuskey: Oui, c'est exact.

M. Darling: Je vous dirai que les municipalités ont toute ma sympathie, car j'ai moi-même fait partie d'un conseil municipal pendant plusieurs années.

Monsieur le président, on a suggéré que le gouvernement fédéral envisage sérieusement de payer une taxe d'affaires. En effet, il effectue des versements à la place d'impôts qui sont, en fait, des impôts fonciers et immobiliers, mais comme il fait des affaires qui sont d'ailleurs très lucratives, il devrait également contribuer sa part d'impôts à ce titre. Je puis vous assurer que cela remplirait les coffres des municipalités. Peut-être pourrait-on insister là-dessus. Je voulais, en tout cas, le signaler, monsieur le président.

Vous avez parlé de l'importance des transports. Avez-vous vu le mémoire d'un groupe qui a comparu ici il y a environ une semaine? Il y avait certaines suggestions à propos des transports.

[Text]

Mrs. Tuskey: I did not read the brief but I have been briefed on it, so to speak, yes.

• 1740

Mr. Darling: But one of the suggestions they were making was that the rail lines should be re-established and brought into the heart of the city. And I was wondering what your views on that were... in other words, to cut down on automobile traffic; in other words, to have a Go train or something similar right, shall we say, in that palace of learning across from the Chateau Laurier or...

Mrs. Tuskey: We have discussed that. Do you want to answer that?

Mr. Grandy: Yes, we agree very much.

Mr. Darling: You agree with that, too?

Mr. Grandy: Yes, rapid transit.

Mr. Darling: Thank you. I think it is a very good idea. Thank you, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you very much. Mr. Gauthier had a question.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Thank you, Mr. Chairman. We could debate the question of business tax until doomsday and I do not suppose we would come to any agreement. The present system of grants in lieu of taxes does recognize the real estate value and the evaluation placed on it and the grant, of course, is in keeping with the value placed on the buildings. As far as business is concerned, I do not know that governments are in business to make a profit, so I would argue with Mr. Darling that we could discuss it until doomsday and probably not come to any agreement.

As far as the ownership of land is concerned, you say that all federal government departments dealing with the acquisition of federal lands... you are not talking about all lands in Canada; you are talking about the National...

Mrs. Tuskey: I am.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): You are saying that all lands in Canada should come under the jurisdiction of one federal government?

Mr. Darling: One agency.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): One agency?

Mrs. Tuskey: One agency, one department. I specifically said department because I feel that it is of such a serious matter that we need to have a Cabinet Minister who is responsible for the total picture. And I think it would be so much easier for citizens approaching a department rather than...

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): You are talking mostly of acquisition in your recommendations.

Mrs. Tuskey: Yes.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I am just wondering if you have also given some thought to land use. That is the most important part of the question.

Mrs. Tuskey: Land use. I would have to say that before the government went out to acquire land, they would have justified the necessity of acquiring it.

[Interpretation]

Mme Tuskey: Je n'ai pas lu le mémoire en question, mais l'on m'en a parlé.

M. Darling: Mais une des suggestions était de réinstaller les voies ferrées au cœur de la ville. Je me demandais ce que vous en pensiez, puisqu'il s'agirait en fait de diminuer la circulation automobile; cela reviendrait probablement à un genre de train qui arriverait au Centre des conférences, en face du Château Laurier ou...

Mme Tuskey: Nous en avons discuté. Voulez-vous répondre à cela?

M. Grandy: Oui, nous sommes tout à fait d'accord.

M. Darling: Vous aussi?

M. Grandy: Oui, un réseau de transport rapide.

M. Darling: Merci. Je pense que c'est une excellente idée. Merci, monsieur le président.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci beaucoup. M. Gauthier voulait poser une question.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Merci, monsieur le président. Nous pourrions débattre indéfiniment de la question des taxes d'affaires, mais je doute que nous arrivions jamais à un accord. Le système actuel des subventions tient compte de la valeur foncière et de son évaluation, et il va de soi que la subvention est calculée en fonction de cela. Pour ce qui est des affaires, je ne pense pas que les gouvernements soient là pour faire des bénéfices, et c'est pourquoi je réponds à M. Darling que nous pourrions bien discuter de cela indéfiniment sans arriver à s'entendre.

Quant à la propriété des terrains, vous dites que tous les ministères fédéraux chargés d'acheter des terres fédérales—vous ne parlez pas de toutes les terres au Canada, mais de la région...

Mme Tuskey: Si.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Vous estimez que tout le sol canadien devrait relever de l'autorité du gouvernement fédéral?

M. Darling: D'un organisme.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): D'un organisme?

Mme Tuskey: D'un organisme, d'un ministère. J'ai dit un ministère car je crois que c'est une question tellement sérieuse qu'il faut la confier à un ministre. Et je crois qu'il serait beaucoup plus facile pour les citoyens de s'adresser à un ministère qu'à...

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Dans vos recommandations, il est surtout question d'achat de terrains.

Mme Tuskey: Oui.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Avez-vous également réfléchi à l'utilisation de ces terrains. C'est là le plus important de la question.

Mme Tuskey: J'espère qu'avant de décider d'acheter un terrain, le gouvernement en aura établi la nécessité.

[Texte]

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Give me an example, please.

Mrs. Tuskey: For instance, there are 80 acres in our district which is NCC property and it just remains there over a hassle. Somewhere along the line we as citizens cannot find out what is going on. We cannot do it because we can never get an answer. And this has been going on for three or four years.

If the NCC was just holding that for future parkland or something and they leased it to the city for a hundred years, I can think of a number of things that could go on that 80 acres, including motorcycle runs.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I am not talking of the NCR, the national capital region. You said that you wanted all land in Canada to be controlled.

Mrs. Tuskey: If it is federal.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Give me an example outside the NCR.

Mrs. Tuskey: Yes, outside the NCR, too.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Which is outside the NCR?

Mrs. Tuskey: Yes, but I would like to see this . . .

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): But give me an example that you know of where the federal government purchased land outside the NCR to which you object.

Mrs. Tuskey: No, it is not to which I object. I just would not want the same thing to apply elsewhere through decentralization or anything, which we have been frustrated with right within the City of Ottawa.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): You do not recognize the fact that the Greenbelt, which was acquired some twenty years ago, was a . . .

Mrs. Tuskey: Oh, yes.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): . . . definite plus factor in controlling and in making this city more livable?

Mrs. Tuskey: What gives me the right to have that if other people cannot have it? Simply because I . . .

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): In urban planning, you know, there are certain theories.

Mrs. Tuskey: Oh, yes.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Mr. Gréber, when he suggested the Greenbelt, had a specific intention of creating a three-mile belt around the City of Ottawa to prevent sprawl and all the problems that come with sprawl.

My next question. What about the Experimental Farm?

Mrs. Tuskey: The Experimental Farm, as far as I am concerned, is a unique Canadian thing that must be kept. Yet I hear governments at this level suggesting that maybe we should not keep it. It is unique in Canada.

[Interprétation]

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Vous voulez me donner un exemple, s'il vous plaît?

Mme Tuskey: Par exemple, la CCN possède 80 acres dans notre district. Nous, les citoyens, sommes furieux car nous ne savons pas ce qui se passe. Ceci parce que personne ne nous répond. Et cela dure depuis trois ou quatre ans.

Si la CCN se contentait de garder cela pour aménager à l'avenir un parc ou autres et louait cette superficie à la ville pour cent ans, ces 80 acres pourraient être utilisées à nombre de choses et, notamment, à des pistes de motocyclette.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je ne parle pas de la région de la capitale nationale. Vous avez déclaré que vous souhaitiez que tout le sol canadien soit contrôlé.

Mme Tuskey: S'il appartient au gouvernement fédéral.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Donnez-moi un exemple à l'extérieur de la RCN.

Mme Tuskey: Oui, également à l'extérieur de la RCN.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Un exemple à l'extérieur de la RCN?

Mme Tuskey: Oui, mais j'aimerais voir ceci . . .

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Mais donnez-moi un exemple où le gouvernement fédéral aurait acheté un terrain à l'extérieur de la RCN qui vous semblerait injustifié.

Mme Tuskey: Non, ce n'est pas à cela que je vois une objection. Je ne voudrais tout simplement pas que la même chose s'applique ailleurs, suite à un processus de décentralisation par exemple.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Vous ne reconnaissez pas que la ceinture verte, achetée il y a quelque vingt ans, fut . . .

Mme Tuskey: Si.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): . . . une étape très importante dans le contrôle et l'amélioration de la qualité de la vie dans cette ville?

Mme Tuskey: Qu'est-ce qui me donne le droit d'avoir cela si d'autres ne l'ont pas? Simplement parce que je . . .

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): En aménagement urbain, vous savez qu'il existe certaines théories.

Mme Tuskey: Oh, oui.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): M. Gréber, en suggérant la ceinture verte, avait pour intention précise de créer une ceinture de trois milles autour d'Ottawa pour éviter que la ville ne s'étale et connaisse tous les problèmes que cela pose.

Autre question. Que pensez-vous de la Ferme expérimentale?

Mme Tuskey: Pour moi, la Ferme expérimentale est un phénomène unique au Canada et il faut la conserver. Je sais que certains en disconviennent. C'est pourtant unique au Canada.

[Text]

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Whoever mentioned that at government levels?

Mrs. Tuskey: Public servants.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Well, that is not government.

Mrs. Tuskey: Well, it is government to me. I am not saying elected members.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Throughout your brief, there are several places where we could go on all evening because you raise several questions.

Mrs. Tuskey: I do not know where your confusion is. Maybe it is with the way I have . . .

• 1745

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): No, but the policy of the government is that Public Works is the owner and operator of any building or any land. Any land in excess of use of a department has to return to Public Works. Any disposal of public lands must go through Public Works and is subject to a very firm policy that any land that is subject to disposal must be put to the use of the community in which it finds itself. Whether it be an old shoreline along a shut-down port in Lachine, or a canal, or a fort in Quebec City or in Vancouver, if it was owned by the federal government the policy is that if it is to be returned to the community it must be returned to them with their consent and planning.

So I am trying to find out exactly what you are getting at when you say there should be one department that owns. Actually it is owned by one department, Public Works. Except for the NCR: the NCR is the only region where the National Capital Commission has, by its law, a right to own. But outside the NCR, I do not understand and I question the . . .

Mrs. Tuskey: But you will have National Defence, you will have Transport, you will have numerous other departments . . .

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): They cannot own land; Public Works owns it.

Mrs. Tuskey: . . .needing land, needing to have land acquired under the federal scheme, and if they are justified, they must get it.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): You are missing my point. At this time they must go to Public Works to buy it, and therefore there is one department that controls purchases.

Mrs. Tuskey: How do we, then, work within the city, within the region, the way it is now, when we cannot get answers?

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Ah. Well, I said to you I wanted to make it very specifically understood that, within the NCR I get your point; there is no problem. Outside the NCR, I do not follow you, I must admit.

[Interpretation]

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Qui n'est pas d'accord dans les sphères gouvernementales?

Mme Tuskey: Des fonctionnaires.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Eh bien, ce n'est pas le gouvernement.

Mme Tuskey: Pour moi, si. Je ne parle pas des députés.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Tout au long de votre mémoire, vous abordez des sujets que nous pourrions développer toute la soirée, car vous soulevez plusieurs questions.

Mme Tuskey: Je ne vois pas ce qui vous gêne. Peut-être est-ce parce que j'ai . . .

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Non, mais le gouvernement considère que les Travaux publics sont propriétaires et responsables des immeubles et terrains. Tout terrain non utilisé par un ministère doit être retourné aux Travaux publics. C'est le ministère des Travaux publics qui doit s'occuper de disposer de toute terre de la Couronne et c'est sujet à des lignes directrices très strictes voulant que tout terrain dont on dispose soit remis à l'usage de la localité où il se trouve. Qu'il s'agisse de la plage, d'un port inutilisé à Lachine, d'un canal, d'un fort à Québec ou à Vancouver, si c'est la propriété du gouvernement fédéral, les directives stipulent que la propriété doit être remise à la localité avec son consentement et ce après que cette dernière aura planifié en ce sens.

J'essaie donc de voir exactement où vous voulez en venir lorsque vous dites qu'un seul ministère devrait être propriétaire. A vrai dire, il n'y a qu'un seul ministère propriétaire, les Travaux publics. La seule exception est la région de la Capitale nationale où la CCN a, en vertu de la loi, le droit d'être propriétaire. Mais à l'extérieur de la région de la Capitale nationale, je ne comprends vraiment pas et je me demande . . .

Mme Tuskey: Mais il y a le ministère de la Défense nationale, puis les Transports et plusieurs autres ministères . . .

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Mais ils ne peuvent pas posséder le terrain; ce sont les Travaux publics qui le possèdent.

Mme Tuskey: . . . qui ont besoin de terrain, qui doivent acquérir du terrain selon les directives fédérales et si leur demande est justifiée ils doivent l'obtenir.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Vous ne m'avez pas compris. A l'heure actuelle, les autres ministères doivent demander au ministère des Travaux publics d'acquérir le terrain et par conséquent et il n'y a qu'un seul ministère qui contrôle les acquisitions.

Mme Tuskey: Comment donc devons-nous œuvrer au sein de la ville, de la région, alors que nous ne pouvons pas obtenir de réponse?

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je voulais simplement bien faire comprendre qu'à l'intérieur de la région de la Capitale nationale, je vois où vous voulez en venir; il n'y a aucun problème. Mais à l'extérieur de la région de la Capitale nationale, je ne vous suis pas, je l'avoue.

[Texte]

Mrs. Tuskey: All right, then. Put it all under Department of Public Works. That is the most logical one . . .

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Thank you.

Mrs. Tuskey: . . . which is what I have said.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mr. Gauthier. Thank you very much, Mrs. Tuskey, for your presentation, and Mr. Grandy.

The time is going by very quickly and we still have one group to hear from, the National Capital Environmental Council. The President of that group is Mrs. Gregory. Ms. Gregory, do you have these other people with you, Mr. Giguère and Mr. Quarterman, and Mr. Riley . . . is that correct?

Ms. M. Gregory (President, National Capital Environmental Council): Mr. Riley is not here, but Mrs. Reddoch is. She is not on that list.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): I see, fine, Mrs. Reddoch. But you, Ms. Gregory, will be presenting the brief, is that correct?

Ms. Gregory: I will be presenting the brief and the others will be here for questioning.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Right, thank you very much.

Again, we have received the brief in advance and have had a chance to look at it. We would ask you to make a brief summation of the brief so that we can then clarify any points that may not be clear.

Ms. Gregory: First of all, on behalf of the National Capital Environmental Council, I would like to thank you for this opportunity to appear before you to express our concerns on the quality of the environment vis-à-vis the development of the national capital region.

As we have already introduced the people here, I will just clarify that David Quarterman is here from the Aylmer-Lucerne Heritage Association, Joyce Reddoch from Living is Worth Conservancy and Gilles Giguère from Environment Gatineau. They are also participants of the Environmental Council and helped with the preparation of the brief.

The *raison d'être* of the Environmental Council is to emphasize to those responsible for the development of the national capital region the need to recognize the multidisciplinary nature of the urban environment and that an integrated planning approach is vital. To this end it was decided at our last meeting that it would be more productive at this presentation to place less emphasis on the actual mechanism for environmental impact assessment as outlined in our brief . . . an agency, but more in the process.

For the purposes of this Committee, the Council is directing its concerns to the manner in which the NCR is being developed according to the present governmental structure and how it affects the environment.

[Interprétation]

Mme Tuskey: Très bien. Je veux bien que tout soit regroupé au ministère des Travaux publics. C'est certainement le ministère le plus logique . . .

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Merci.

Mme Tuskey: . . . et je l'ai déjà dit.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, monsieur Gauthier. Je vous remercie beaucoup, madame Tuskey, pour votre mémoire; je tiens également à remercier M. Grandy.

Le temps passe très rapidement et nous devons encore entendre un groupe, le Conseil de l'environnement de la Capitale nationale. Le président de cet organisme est M^{me} Gregory. Madame Gregory, vous êtes accompagnée, n'est-ce pas, de M. Giguère, de M. Quarterman et de M. Riley?

Mme M. Gregory (présidente, Conseil de l'environnement de la Capitale nationale): M. Riley n'est pas ici, mais M^{me} Reddoch nous accompagne. Son nom ne figure pas sur la liste.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Très bien, M^{me} Reddoch. Mais c'est vous, n'est-ce pas, madame Gregory, qui allez présenter le mémoire?

Mme Gregory: Je vais en effet présenter le mémoire et mes collègues m'accompagnent pour répondre aux questions.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Très bien, je vous remercie beaucoup.

Dans ce cas aussi, nous avons reçu le mémoire à l'avance et avons eu l'occasion de l'examiner. Nous vous demandons donc de nous donner un bref résumé de ce mémoire, ce qui nous permettra ensuite d'éclaircir tout point que nous n'aurions pas bien compris.

Mme Gregory: Tout d'abord, au nom du Conseil de l'environnement de la Capitale nationale, j'aimerais vous remercier de l'occasion qui nous est offerte de comparaître devant vous afin de vous exprimer nos inquiétudes sur la qualité de l'environnement dans le contexte de l'aménagement de la région de la Capitale nationale.

Avant de commencer, j'aimerais mentionner que M. David Quarterman est ici à titre de représentant de l'Association du patrimoine Aylmer-Lucerne, M^{me} Joyce Reddoch représente Living is Worth Conservancy et M. Gilles Giguère nous vient d'Environnement Gatineau. Tous sont membres du Conseil de l'environnement et ont aidé à la préparation du présent mémoire.

La raison d'être du Conseil de l'environnement est que nous voulons souligner aux responsables de l'aménagement de la région de la Capitale nationale la nécessité de reconnaître la nature multidisciplinaire du milieu urbain et le besoin vital d'une approche intégrée à l'égard de la planification. A cette fin, il a été décidé lors de notre dernière réunion que les résultats de notre présentation ici seraient plus productifs si nous placions l'accent non pas sur le mécanisme même d'évaluation des répercussions sur l'environnement, l'office mentionné dans notre mémoire, mais plutôt sur le processus de cette évaluation.

Nous sommes ici aujourd'hui parce que le Conseil s'intéresse à la manière dont la région de la Capitale nationale est en voie d'être aménagée selon la structure gouvernementale actuelle, et aux effets éventuels de cet aménagement sur l'environnement.

[Text]

First, by way of explaining the term «environmental impact assessment,» since it is a recurring theme of our brief, I refer to an explanation to be found in a publication by the Canadian Environmental Law Association. It starts:

It would be unthinkable to proceed with a new development without making detailed estimates of economic costs and benefits and technical feasibility and costs. It should be equally unthinkable to ignore environmental costs. The economic and technical projections are vital to the community as a whole.

• 1750

The Environmental Council contends, as do others, that both developers and governments at all levels generally fail to consider potential environmental effects of their planning. In today's planning practices, there is no mechanism to define social costs such as environmental impacts of transportation, services and communications infrastructure, to support additional population. There is no incentive to consider these costs in planning, costs which are invariably not apparent until either the development is complete or until irrevocable commitment has been made to the proposed course of action.

It is important to note that environmental effects are produced not only by physical projects but also by policies, proposals for legislation, programs and operational practices. These may have no direct environmental impact but may, by regulating aspects of human conduct, cause significant environmental changes. Taxation or policies on industrial incentives, for example, may encourage environmentally damaging activity.

The trend today is to bandy about the term «environment» with very little commitment. Awareness of the concept of a total environment has been slow in developing in our culture. It is only the increased complexities associated with population growth that are bringing us to realize the implications of not having fully considered every facet of our *milieu* when making decisions concerning its development. For example, early settlers in the national capital, and before them the native people, took for granted the purity of the Ottawa River for drinking-water purposes. Today, not only are we unable to drink this water but it is also a potential health hazard to swim in that river.

As a society, we are now beginning to learn that we must be prepared to bear the costs of developing the natural environment for our own convenience. These costs can be in the form of a monetary investment or a small loss of personal convenience. The former can be illustrated by the cost of installing adequate sewage treatment facilities; the latter, by commuting daily to work by public transit instead of one's automobile. The issue here is the resulting deterioration of the environment due to the overburdening of natural systems.

[Interpretation]

D'abord, j'aimerais expliquer l'expression «évaluation de l'environnement», puisque c'est là un thème qui revient dans notre mémoire. J'aimerais vous citer une explication qui est tirée d'un document publié par la Canadian Environmental Law Association. Ce document dit:

Il serait impensable de mettre en chantier un nouveau projet sans évaluer en détail les exigences économiques et les bénéfices, les possibilités techniques et les coûts. Il serait également impensable d'ignorer les coûts au niveau de l'environnement. Les projections économiques et techniques sont essentielles pour l'ensemble de la communauté.

Le Conseil de l'environnement prétend, tout comme d'autres, que constructeurs et gouvernements, à tous les paliers, ne considèrent généralement pas les effets éventuels de leur planification sur l'environnement. Dans le cadre des pratiques modernes de planification, il n'existe aucun mécanisme pour définir les frais sociaux que représentent les répercussions sur l'environnement de l'infrastructure des transports, des services et des communications nécessaires à un surplus de population. Rien d'ailleurs ne les pousse à examiner ces frais dans la planification, puisque ces frais ne sont jamais apparents avant que le projet soit terminé ou avant que l'on ait pris des engagements irrévocables pour procéder de telle ou telle façon.

Il est important de noter que les effets sur l'environnement naissent à la suite non seulement d'installations physiques, mais également de politiques, de propositions législatives de programmes et de lignes d'action. Ces facteurs n'ont pas nécessairement une portée directe sur l'environnement, mais, en réglementant certains aspects de la conduite humaine, peuvent modifier de façon importante l'environnement. L'imposition de taxes et les politiques d'encouragement industriel peuvent par exemple promouvoir des activités qui sont dommageables à l'environnement.

Par les temps qui courent, c'est la mode d'accommoder le mot «environnement» à toutes les sauces sans beaucoup s'engager. Notre culture a été lente à prendre conscience d'un concept de l'environnement total. C'est uniquement la complexité grandissante accompagnant la croissance démographique qui nous amène à nous rendre compte des conséquences de n'avoir pas étudié à fond tous les aspects de notre milieu avant de prendre des décisions sur son aménagement. Par exemple, les premiers habitants de la capitale nationale, et avant eux les autochtones, ne s'arrêtaient pas à réfléchir sur la pureté de la rivière Ottawa lorsqu'il s'agissait d'y puiser de l'eau potable. Aujourd'hui, non seulement ne pouvons-nous pas boire de son eau, mais le simple fait de s'y baigner peut représenter un risque pour la santé.

Notre société commence maintenant à se rendre compte que nous devons assumer les coûts de l'aménagement du milieu naturel lorsque cet aménagement se fait pour nos propres fins. Ces coûts peuvent revêtir l'aspect d'un investissement monétaire, ou celui d'une perte minime de bien-être personnel. Le premier aspect se trouve représenté par le coût d'aménager des installations adéquates de traitement des eaux-vannes; l'autre peut prendre la forme de l'obligation de recourir aux transports publics pour se rendre quotidiennement au travail plutôt qu'à sa propre voiture. La question au fond est la détérioration de l'environnement due à une surcharge des réseaux naturels.

[Texte]

We will use the example of sewage treatment to explain this statement as it is one with which most residents of the NCR are familiar. Sewage from one household in an isolated area can be assimilated by a dynamic waterway but if these pollutants to the waterway are ever increased by additional households the natural processes of assimilation become overburdened. It is at this point that financial investment is necessary to create an independent sewage-treatment facility if the benefits of a healthy waterway are still desired.

This example of overburdening a natural system and thus preventing it from functioning properly can also be used to illustrate the general trend towards the degradation of an urban *milieu* as caused by the construction of too many arterial roadways, thus encroaching on and thereby contributing towards the breaking up of neighbourhoods; the construction of too many high-density dwelling units in one location with no extra provision of open space, recreational facilities or social services for the increased population; or the construction of office facilities for predominantly anglophone workers in a traditionally franco-phone area, thus threatening the continued existence of that latter culture.

By bringing environmental impact assessment into the earlier stages of the decision-making process, it is possible to alleviate if not totally avoid the overburdening of existing systems, whether they be of a physical, cultural or social nature. In simple terms, what is being called for is an evaluation of the impact on the environment of a proposed development or policy before a full commitment is made to go ahead. Environmental impact assessment is, therefore, an important basis for environmental planning and administration in order that the individual citizen's right to a healthful and attractive environment is respected. This will only be achieved by a fundamental change in both laws and attitudes to solve environmental problems.

To reiterate the intent of the Council's brief, its purpose is not to recommend the setting up of a highly complex super agency for environmental concerns but rather to emphasize the need for a multidisciplinary approach to the planning and administration of the environment within the framework of existing systems. Recognizing the fact that the environment is an all-encompassing subject, it would be neither wise nor practical to attempt to extract that which is environmental from existing systems and set up the results of such an exercise into yet another bureaucratic body.

• 1755

It is for this reason that the Environmental Council urges the federal government to take up the initiative to form an investigative committee, as outlined in Appendix B of our brief, in order that the present conflicts of interest vis-à-vis planning and the protection of the environment in the NCR may be further researched. The ultimate goal of such a committee would be to recommend how and where environmental impact assessment can be melded into the existing governmental framework in the region.

[Interprétation]

Prenons par exemple le traitement des eaux-vannes pour expliquer ce que je veux dire, puisque c'est un aspect que la plupart des résidents de la région de la Capitale nationale connaissent bien. Les eaux-vannes provenant d'une maisonnée dans une région isolée peuvent fort bien être absorbées par une voie d'eau rapide, mais si l'on augmente dans la voie d'eau les polluants, en augmentant le nombre de maisonnées qui déversent leurs eaux-vannes, le processus naturels d'assimilation deviennent débordés. Il faut alors investir de l'argent afin de créer des installations indépendantes de traitement des eaux-vannes si l'on désire toujours tirer profit d'une voie d'eau saine.

Ce même exemple de surcharge peut également servir à illustrer la tendance générale à la dégradation qui se manifeste en milieu urbain par la construction d'un trop grand nombre d'artères qui empiètent sur un quartier et par conséquent contribuent à le fractionner; la construction d'un trop grand nombre de logements à forte densité dans un même endroit aura le même effet si l'on ne prend aucune disposition pour aménager des espaces verts, des installations de récréation et des services sociaux pour une population accrue; il en va de même pour la construction de bureaux à l'intention de travailleurs en grande majorité anglophones dans une région traditionnellement franco-phone, qui crée une menace à la survie de sa culture.

Si l'on entreprend une évaluation de l'environnement au début du processus des prises de décisions, il est possible d'alléger sinon d'éviter totalement la surcharge des réseaux existants, qu'ils soient de nature physique, culturelle ou sociale. En termes simples, ce que nous demandons c'est l'évaluation des répercussions sur l'environnement de tout aménagement proposé ou de toute politique avant que les autorités ne s'engagent à aller de l'avant. L'évaluation des répercussions sur l'environnement constitue donc une base importante pour toute planification ou toute gestion de l'environnement si l'on veut respecter le droit de chaque citoyen à un environnement sain et plaisant. Or ce résultat ne sera atteint que si l'on modifie le fond même des lois et des attitudes adoptées pour résoudre les problèmes de l'environnement.

Encore une fois, l'intention du mémoire du Conseil, son objectif n'est pas de recommander la création d'un organisme super-complexe pour étudier l'environnement, mais plutôt de souligner la nécessité d'une approche multidisciplinaire aux niveaux de la planification et de la gestion de l'environnement dans le cadre des systèmes existants. Compte tenu du fait que l'environnement est une question globale, il ne serait ni sage ni pratique d'essayer d'isoler ce qui regarde l'environnement des systèmes existants pour créer, à partir de là un autre organisme bureaucratique.

C'est pourquoi le Conseil de l'environnement prie le gouvernement fédéral de prendre l'initiative dans la formation d'un comité d'enquête, décrit à l'appendice B de notre mémoire, qui assurerait la recherche nécessaire à l'égard des conflits d'intérêts face à la planification et à la protection de l'environnement dans la région de la Capitale nationale. Le but ultime d'un tel comité serait de faire des recommandations sur la façon d'insérer l'organisme d'évaluation de l'environnement dans les cadres gouvernementaux qui existent déjà dans la région.

[Text]

As politicians daily involved in the formulation of policies and the making of decisions, you understand the importance of having at hand adequate information to ensure that the ensuing results are for the good of the aggregate community. To relate this directly to the necessity for environmental impact assessment in the region, the federal Cabinet approved funding for the development of federal lands in the NCR, and in this way is responsible for contributing to any adverse effects on the environment. Politicians, in effect, terminate the decision-making process by giving or withholding approval, while bureaucrats initiate this process by the gathering of information, envisaging the achievement of a particular goal.

The Environmental Council contends that, in most cases, full presentation of the facts regarding a proposed development or policy is rarely given to those making the final decision. The current process does not incorporate a full evaluation of the impact on the national capital region of a proposed development or policy in order to determine whether or not the resulting advantages would sufficiently outweigh the disadvantages to justify carrying out the proposal.

As decision makers representing the national interest, the Council further contends that you are entitled to a more comprehensive presentation of facts relating to decisions affecting the environment of the nation's capital. We consider the use of an environmental impact assessment process as a positive step in this direction. To this end we recommend that:

1. In the short term, all current federal projects in the national capital region immediately subject themselves to a more rigorous self-evaluation regarding their impact on the environment, and
2. In the long term an investigative committee be formed to research further how an environmental impact assessment process can be facilitated within the existing governmental framework in the national capital region.

That is the end of our statement. I will just quickly read out to you the endorsement sheet we have from other groups. They supported specifically the intent of this brief, that we bring to the forefront environmental concerns in the NCR. Also, they endorse the recommendation in Appendix B of setting up the investigative committee. This was endorsed outright by six groups: National and Provincial Parks Association of Canada, Ottawa-Hull Chapter; Pollution Probe, Ottawa; Rideau Trail Association; Aylmer-Lucerne Heritage Association; Canadian Nature Federation; Environnement Gatineau. Also, individuals who are extremely active with our own group are: Joyce Reddoch and Mary Thompson, Nivens Woods Conservancy—these are individual endorsements—Charlotte McEwan, Voice of Women; Pinecrest-Queensway Citizens Committee; Elizabeth Beaubien, Ottawa Field-Naturalists Club; Action Britannia. I also have here a list of 50 other signatures of individuals who are concerned about the same topic.

[Interpretation]

En tant que politiciens qui doivent formuler des politiques et prendre des décisions quotidiennement, vous comprenez sans doute l'importance d'avoir à la main des renseignements adéquats pour que les résultats s'avèrent à l'avantage de toute la communauté. Soit dit pour établir une corrélation directe avec la nécessité d'une évaluation de l'environnement de la région, le Cabinet fédéral a approuvé des fonds pour l'aménagement des terres fédérales dans la région de la Capitale nationale, et de ce fait, est responsable en partie des effets néfastes sur le milieu. Car les politiciens terminent le processus de la prise de décision en approuvant ou rejetant une proposition, tandis que les bureaucrates amorcent le processus par la collecte de renseignements en vue de l'accomplissement d'un projet particulier.

Le Conseil de l'environnement prétend que dans la plupart des cas une révélation complète de tous les faits entourant une politique ou un aménagement proposé est rarement accordée à ceux qui doivent prendre la décision finale. Le processus courant n'inclut pas une évaluation totale des effets sur la région de la Capitale nationale d'une politique ou d'un aménagement proposé indiquant si oui ou non les avantages qui en ressortiront dépassent suffisamment les désavantages pour justifier la mise en œuvre de la proposition.

Comme preneurs de décisions représentant l'intérêt national, selon le Conseil, vous avez droit à une présentation plus complète des faits entourant les décisions qui affectent l'environnement de la Capitale nationale. Nous croyons que le processus d'évaluation de l'environnement serait un pas dans la bonne direction. A cette fin, nous recommandons que:

1. Dans l'immédiat, à tous les projets fédéraux courants dans la région de la Capitale nationale s'applique immédiatement une auto-évaluation plus sérieuse au sujet de leur effet sur l'environnement, et
2. A l'avenir, un comité d'enquête soit formé pour approfondir comment le processus d'évaluation de l'environnement pourrait être accommodé à l'intérieur des structures gouvernementales existantes dans la région de la Capitale nationale.

Voilà la fin de notre déclaration. Je voudrais lire rapidement les endossements que nous avons eu de d'autres groupes. Ces groupes appuient particulièrement le but de ce mémoire, à savoir que l'on souligne le souci de l'environnement dans la région de la Capitale nationale. Aussi, endossent-ils les recommandations que referme l'appendice B au sujet de la création d'un comité d'enquête. Voici 6 groupes qui ont endossé complètement ces recommandations: l'Association des parcs nationaux et provinciaux du Canada, chapitre Ottawa-Hull; *Pollution Probe*, Ottawa; Association des pistes Rideau; Association du patrimoine Aylmer-Lucerne; la Fédération canadienne de la nature; Environnement Gatineau. Certains individus ont aussi participé d'une façon importante à l'intérieur de notre groupe, à savoir: Joyce Reddoch et Mary Thompson, Nivens Woods Conservancy—ce sont-là des endossements personnels—Charlotte McEwan, de *Voice of Women*; le *Pinecrest-Queensway Citizens Committee*; Elizabeth Beaubien, du club des naturalistes d'Ottawa; et le groupe Action Britannia. J'ai aussi ici une liste de 50 autres signatures de personnes qui s'inquiètent à ce même sujet.

[Texte]

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Thank you, Mrs. Gregory. I believe Mr. Clermont would have a question.

M. Clermont: Monsieur le président, pourriez-vous nous dire assez rapidement, si possible, ce que vous entendez par

établir une sorte d'administration coopérative de la région de la Capitale nationale, au sein de laquelle les gouvernements québécois et ontarien coopéreraient et le gouvernement fédéral.

J'ai aussi une deuxième question. Quelle serait précisément la structure de l'office d'évaluation de l'environnement que vous suggérez?

Ms. Gregory: I am sorry, I missed the beginning of the first question so I will answer the second question first. The Environmental Council is basically a coalition group of people who are active with our own organization, specifically groups concerned with the environment, such as those that are here today. We have regular monthly meetings.

Mr. Clermont: That is not my question.

• 1800

Ma question est celle-ci. Vous suggérez l'établissement d'un office de l'évaluation de l'environnement dans région de la Capitale nationale dont feraient partie des représentants du gouvernement de l'Ontario, du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral. Est-ce que vous pourriez élaborer un peu là-dessus? Qu'est-ce que vous entendez par cela? Je dois dire que présentement, nous avons de tels moyens de coopération entre les gouvernements ontarien, québécois et fédéral. Que signifie la suggestion que vous faites dans votre mémoire d'établir une sorte d'administration coopérative de la région de la Capitale nationale? Qu'est-ce que vous entendez par cela?

Ms. Gregory: Okay. I see what you mean now.

First, there was some confusion, I guess, with the original writing of our brief. I hope to clarify that with my statement, inasmuch as we are certainly not recommending the setting up of an independent agency, because we envisaged far too many problems with that kind of thing. That is not necessarily the way to deal with environmental issues. What we are suggesting is that all the governmental levels in the NCR look to cleaning up their own houses, so to speak. Each, individually should be implementing this type of assessment process within its own planning department. We find that this is greatly lacking at all levels. This brief will be readjusted, and also will be submitted to the other levels here in the NCR. It is not just a federal government problem.

M. Clermont: Ma deuxième question était celle-ci. Quelle serait précisément la structure de l'Office d'évaluation de l'environnement que vous suggérez?

M. G. Giguère (président, Environnement Gatineau): A la quatrième section de notre mémoire, nous suggérons un processus d'évaluation qui nous amènerait à prendre en considération les effets positifs et les effets négatifs d'un développement précis, les autres solutions proposées concernant un développement quelconque et les effets qui sont irréversibles ou encore...

[Interprétation]

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Merci, madame Gregory. M. Clermont a une question.

Mr. Clermont: Mr. Chairman, could the witness tell us very rapidly if possible, what is meant by:

The establishment of a co-operative form of government in the NCR between the Quebec and Ontario provincial governments and the federal government.

I have a second question. What exactly would be the structure of the National Capital Environmental Assessment Agency which you propose?

Mme Gregory: Je regrette, je n'ai pas compris le début de la première question, et je répondrai donc à la seconde. Le Conseil de l'environnement est essentiellement une coalition de groupes de gens qui participent activement dans notre propre organisation, particulièrement de groupes qui se soucient de l'environnement, tels ceux qui sont représentés ici aujourd'hui. Nous avons des réunions mensuelles régulières.

M. Clermont: Ce n'est pas ce que je voulais savoir.

This is my question. You are suggesting that a national capital environmental agency be set up with representatives from both Ontario and Quebec provincial governments and the federal government. Could you elaborate a bit on this? What exactly do you mean? After all, we already have agencies allowing for such co-operation between the Quebec and Ontario governments and the federal government. Could you explain what you mean by this proposal to set up a sort of co-operative administration system for the National Capital Region?

Mme Gregory: Oui, je comprends ce que vous voulez dire.

D'abord, il semble y avoir une certaine confusion dans notre mémoire à ce sujet. Nous ne préconisons certainement pas l'établissement d'un organisme indépendant ce qui, à notre avis, donnerait lieu à bien trop de problèmes. Ce n'est pas forcément la façon de régler les questions concernant l'environnement. Nous suggérons que tous les paliers du gouvernement de la région de la Capitale nationale essaient de mettre de l'ordre dans leur administration, pour ainsi dire. Il faudrait que tout palier applique cette procédure d'évaluation dans sa section de planification. A notre avis, cette évaluation manque à tous les niveaux. On fera les rectifications nécessaires dans notre mémoire et il sera également soumis à tous les gouvernements régionaux de la capitale nationale. Nos commentateurs ne visent pas seulement le gouvernement fédéral.

Mr. Clermont: I would also like to know what would be exactly the structure of this environment evaluation office which you are suggesting?

Mr. G. Giguère (President, Environment Gatineau): In the fourth section of our brief, we suggest an evaluation procedure which would take into consideration the positive and negative effects of a particular development activity as well as various other possibilities...

[Text]

M. Clermont: Quelle est précisément la structure de l'Office de développement de l'environnement que vous suggérez? Quelle est la structure?

M. Giguère: Il n'y a pas vraiment de structure étant donné que nous sommes passés de l'idée d'une agence à celle d'un processus, comme M^{me} Gregory vous l'a expliqué. Nous aimerions mettre l'accent sur l'étude de ce processus par le biais d'un comité qui chercherait sérieusement en vue de trouver la structure la plus apte à mettre ce processus en pratique sans heurter...

M. Clermont: Quand le comité sera formé aurez-vous des représentants du Québec, de l'Ontario, du gouvernement fédéral et aussi des hauts fonctionnaires de la Commission de la capitale nationale?

M. Giguère: Dans le mémoire, nous suggérons que les trois partis politiques fassent une liste de membres qui auraient la compétence nécessaire pour siéger...

M. Clermont: Qu'est-ce que vous entendez par les trois partis politiques?

M. Giguère: Je veux dire les principaux partis politiques...

M. Clermont: A la Chambre des communes, nous avons quatre partis représentés.

M. Giguère: Je m'excuse nous suggérons qu'une liste soit faite par les principaux partis politiques et que les membres qui pourraient finalement composer le comité d'étude soient choisis de cette liste. Tel est le processus que nous suggérons dans le mémoire.

M. Clermont: Oui, mais si le comité est composé de députés, ceux-ci seront sans doute obligés de s'adjoindre des experts en la question. Moi, en tant que député, je ne crois pas que j'aurais toutes les qualités nécessaires pour faire une étude sur l'évaluation de l'environnement. Alors il faudrait sans doute que ce comité s'adjoigne des experts.

M. Giguère: Nous avons suggéré un comité d'experts qui serait aidé par un comité de politiciens qui représenteraient différents niveaux de gouvernement. C'est dans le mémoire.

M. Clermont: Merci, monsieur le président.

• 1805

Ms. Gregory: Can I just explain? I see what you are getting at here. You called it by a different name and so I was not sure what you were referring to. You were referring to the format of the investigative committee which we are recommending the setting up of. This would be comprised not of politicians but experts that are in the know, that are concerned about and handle these problems from day to day: such people as—and perhaps I am just looking at the highest level right now—John Wright of the regional government here in Ottawa-Carleton, and perhaps Jean-Marie Séguin from the other side of the river.

M. Clermont: Laissez-vous entendre que ces 2 personnes sont expertes en évaluation de l'environnement?

Ms. Gregory: No. Perhaps I used a bad example by using these two people because what is needed here is a mixing of the people that are experiencing the problems. They, as planners, realize the confusion with respect to what they are reminded of in their own particular profession and perhaps what they would like to see implemented. So to complement that you would also have such people as, perhaps, Joyce Reddoch, who has experience in this type of planning problem with respect to priorities. For example,

[Interpretation]

Mr. Clermont: I would like to know what the structure of this organization would be.

Mr. Giguère: There would not really be any structure since we have evolved from the idea of an agency to that of a process, as Mrs. Gregory pointed out. A committee would attempt to determine the most appropriate structure or method allowing for the implementation of this procedure without coming into conflict with...

Mr. Clermont: When this committee is formed, will you have representatives from Quebec, Ontario, the federal government, as well as officials from the National Capital Commission?

Mr. Giguère: In our brief, we suggest that the three political parties draw up a list of members qualified to sit...

Mr. Clermont: What do you mean by the three political parties?

Mr. Giguère: I mean the three main political parties.

Mr. Clermont: In the House of Commons, we have four parties being represented.

Mr. Giguère: I am sorry. We suggest that a list be drawn up by the main political parties and that the members of this study committee be chosen from those included on the list. This is the procedure we suggest in our brief.

Mr. Clermont: Yes, but if this committee is made up of members of Parliament, it will probably be necessary to retain the services of experts in this particular matter. As a member of Parliament, I do not believe that I have all the necessary qualifications to carry out a study on environment evaluation. For this reason, the committee will probably have to hire experts in the field.

Mr. Giguère: We suggested a committee of experts which would be assisted by committee politicians representing the different levels of government. This is in the brief.

Mr. Clermont: Thank you, Mr. Chairman.

Mme Gregory: Puis-je donner une explication? Je vois où vous voulez en venir. Vous l'avez appelé autrement et je n'étais pas très certaine d'avoir compris à quoi vous faisiez allusion. Vous parliez de la composition du comité d'enquête dont nous recommandons la création. Il serait composé non pas de politiciens mais de spécialistes connaissant ces problèmes et en traitant quotidiennement. Des personnes telles que—et il s'agirait ici des principaux responsables—John Wright du gouvernement régional d'Ottawa-Carleton et peut-être de Jean-Marie Séguin représentant l'autre côté de la rivière.

Mr. Clermont: Do you imply that these two people are environment experts?

Mme Gregory: Non. J'ai peut-être pris un mauvais exemple en choisissant ces deux personnes car ce qu'il faut ici c'est réunir ceux qui ont l'expérience de ces problèmes. En tant que planificateurs ils se rendent compte de la confusion qui règne dans leur propre profession et ont peut-être des solutions à proposer. Comme complément, on pourrait également leur adjoindre des personnes comme peut-être Joyce Reddoch qui a l'expérience de ce genre de problèmes de planification en matière de priorités. Par exemple, lors-

[Texte]

when roadways have to go into a certain place: when they are to be assessed and where they would be least detrimental to the general area.

There are so many things that are lacking when certain decisions are made of this nature, so therefore it would be a very comprehensive type of committee representing people that have had experience with problems and also a further experience in particular fields of expertise, such as planning matters, recreation areas and things of this nature.

Mr. Clermont: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Mr. Gauthier.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): J'ai lu votre mémoire, et si vous vous référiez à la section 4 de vos conclusions...

M. Giguère: A la section qui s'intitule «Le processus administratif pour l'organisme de la Capitale».

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): De toutes façons monsieur le président, j'aimerais attirer l'attention des témoins et des membres du Comité sur une chose. A la conférence *Habitat* où l'on a eu l'occasion de discuter de longs moments sur la question de l'environnement, j'ai participé au comité 2; je vous recommande de lire la résolution A-2, du comité 2. Cette résolution appuie fortement votre point de vue, à savoir que l'environnement ne doit pas être considéré comme on le fait généralement. Il ne faut pas s'appliquer à le reconstituer une fois qu'il a été endommagé, mais il faut plutôt en tenir compte dans le processus de la planification.

Je pense que c'est ce à quoi vous vous attardez quand vous nous suggérez non seulement une prise de conscience vis-à-vis du dommage déjà créé, mais aussi d'intégrer l'environnement dans la planification de nos établissements humains, afin d'en tenir compte d'une façon linéaire et non d'une façon parallèle. Vous ai-je bien compris?

Ms. Gregory: Yes, yes. I would say so.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Merci, monsieur le président.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Mr. Gauthier?

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Thank you, Mr. Chairman.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Fine.

Thank you very much, Ms. Gregory, for having your group before us and making this interesting exposé.

This terminates the hearings for all of the individuals who are to appear before us with briefs. There are still some expert witnesses to be called in the fall but this is the last hearing until some time later on when we will get together after the compiling of all of the information we have so far, so that we can discuss it and digest it. You will be advised then of the time when that will be. We will try and find a time that will be convenient for everyone.

[Interprétation]

qu'il faut concilier le besoin routier avec le respect du milieu.

Tant de choses sont négligées lorsque des décisions de cette nature sont prises qu'il faudrait en conséquence un comité où seraient représentés tous ceux qui ont l'expérience de ces divers problèmes, avec en plus des connaissances en matière de planification, de création de zones récréatives, etc., etc.

M. Clermont: Je vous remercie. Je vous remercie, monsieur le président.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Monsieur Gauthier.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): I have read your brief and looking to section 4 of your conclusions...

Mr. Giguère: The section entitled "The Administrative Process for the Capital Organization".

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Anyway, Mr. Chairman, I would like to bring to the attention of the witnesses and of the members Resolution A-2 of Committee 2 of the *Habitat* Conference. I attended that Committee where there were lengthy discussions on the environment matter. That resolution supports strongly your view, namely that environment must not be considered as it is generally. You must not try and repair it once it has been damaged, but it must be considered at the planning stage.

I think that is what you are getting at when you suggest not only that we be aware of the already existing damage, but that we include the environment in the strategy and the planning of our human settlements so that we consider it after a linear way and not after a parallel way. Am I right in my interpretation of your view?

Mme Gregory: Oui, oui.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Thank you, Mr. Chairman.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Monsieur Gauthier?

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je vous remercie, monsieur le président.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Très bien.

Je vous remercie infiniment, madame Gregory, d'être venue avec votre groupe et de nous avoir fait cet exposé intéressant.

Cela met fin à l'audience de tous ceux qui devaient comparaître avec des mémoires. Il reste encore quelques spécialistes dont nous aimerions entendre le témoignage cet automne, mais ceci est la dernière audience jusqu'à ce que nous nous réunissions de nouveau après que la synthèse de tous les documents en notre possession aura été faite, afin que nous puissions les assimiler et les discuter. Vous serez alors avertis de la date de cette réunion. Nous nous efforcerons d'en trouver une convenant à tout le monde.

[Text]

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Mr. Chairman, is the Clerk aware of how many meetings we have had to date?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): I beg your pardon?

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Could we have an update on the number of meetings held as of now?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): I cannot tell you the number of meetings but I can tell you that we have heard 53 briefs. We have had 53 appearances.

• 1810

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): How many?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): We have had 53 appearances. And there are briefs from 18 that will not appear, which we must study individually as well. So that is quite a number of groups that we have heard over the past few months.

Mr. Gauthier (Ottawa-Vanier): Thank you very much.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): We are adjourned.

[Interpretation]

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Monsieur le président, le greffier sait-il combien de réunions nous avons tenues jusqu'à aujourd'hui?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Je vous demande pardon?

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Pourrait-on nous dire combien nous avons tenu de réunions jusqu'à présent?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Je ne peux vous donner le nombre de réunions mais je peux vous dire que nous avons entendu 53 mémoires. Cinquante-trois témoins ont comparu.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Combien?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Cinquante-trois témoins ont comparu. Il nous reste 18 mémoires dont les auteurs ne comparaitront pas, mais qu'il nous faudra aussi étudier individuellement. Cela fait donc un nombre important de groupes que nous avons entendus au cours des derniers mois.

M. Gauthier (Ottawa-Vanier): Je vous remercie infiniment.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): La séance est levée.

APPENDIX "NCR 46"

FEDERATION OF CITIZENS ASSOCIATIONS
OTTAWA-CARLETON

Brief to the Joint Parliamentary Committee on the future of the National Capital Region

June 1976

The executive directors of the Federation of Citizens' Associations¹ of Ottawa-Carleton would like to present the following comments to the Joint Parliamentary Committee on the National Capital Region.

¹ See appendix B.

We think that the federal government, through its agent the National Capital Commission, has made a most significant contribution to the quality of life in the National Capital Region. The parkways, bicycleways, trees, and the National Arts Centre, to name but a few of the facilities, help to make the region one in which we are proud and happy to live and one of the most attractive cities in Canada.

Our strong attachment to the National Capital Region obliges us to present what we believe to be some of the problems which need resolving. We would add that we do not have solutions to these problems, nor do we believe it is our responsibility to provide them. That surely rests with the elected representatives at the various levels of government in the region.

The special problem presented by the multiplicity of governments, both laterally and vertically, needs no elaboration here. We are certain the Joint Parliamentary Committee has heard this many times in previous briefs. This is not a new problem, it has been in existence since confederation. We recognize that it creates special difficulties for elected representatives at all levels. We cannot escape the feeling that it can only be resolved by reducing the number of levels of government in the National Capital Region.

A major problem area we see is in the realm of planning. Each municipality and level of government must make plans within its area of responsibility. The mechanism for prior consultation on, and coordination of, such plans at the various levels seems to be at best inadequate and at worst entirely lacking.

Another problem is created by the fact that too often the responsibility for making policy decisions is inadvertently taken away from elected representatives and exercised by officials. This can only lead to such decisions being made without all the factors, particularly the political ones, being taken into account.

For participatory democracy to have any meaning we believe that it must enable citizens and citizens' groups to take part in the decision making process. Citizens' groups can and should be a valuable source of information on which politicians and officials can base decisions. We realize and accept that the final decisions must be made by elected representatives, but we have a right to expect that they will be made in the light of all available information. We believe that better decisions are made when citizens' views are taken into consideration.

APPENDICE «NCR 46»

LA FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS DE CITOYENS
OTTAWA-CARLETON

Mémoire destiné au Comité parlementaire mixte sur l'avenir de la région de la Capitale nationale

Juin 1976

Les directeurs exécutifs de la Fédération des associations de citoyens¹ d'Ottawa-Carleton souhaitent présenter les remarques qui suivent au Comité parlementaire mixte de la région de la Capitale nationale.

¹ Voir appendice B

Nous estimons que le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de son représentant, la Commission de la Capitale nationale, a apporté une contribution très importante à la qualité de la vie dans la région de la Capitale nationale. Les routes d'agrément, les pistes cyclables, les arbres et le Centre national des arts, pour ne citer que certains aménagements, ont contribué à faire de la région un site où nous sommes fiers de vivre, et l'une des plus agréables ville du Canada.

Étant fort attachés à la région de la Capitale nationale nous nous devons de soumettre certains problèmes qui exigent des solutions. Nous voudrions ajouter que nous n'avons pas de remèdes, et que nous ne nous estimons pas chargés d'en trouver; c'est ce qui incombe aux représentants élus, aux divers niveaux de gouvernement dans la région.

Les problèmes particuliers qui se posent en raison de la pluralité des gouvernements, aussi bien latéralement que verticalement, n'ont pas besoin d'être développés ici. Nous sommes certains que le Comité parlementaire mixte en a souvent entendu parler dans d'autres mémoires. Il ne s'agit pas d'un problème nouveau, puisqu'il existe depuis la Confédération. Nous admettons qu'il a créé certaines difficultés pour les représentants élus à tous les niveaux d'un gouvernement. Nous estimons très franchement qu'il ne peut être résolu qu'en réduisant le nombre des niveaux du gouvernement dans la région de la Capitale nationale.

La planification soulève de nombreux problèmes. Chaque municipalité et chaque niveau de gouvernement doivent faire des plans dans le champ de leur compétence. Ces plans exigent des consultations préalables et une coordination, mais les mécanismes prévus à cet égard aux divers niveaux de gouvernement semblent, dans le meilleur des cas, inefficaces sinon totalement absents.

Un autre problème tient au fait que, trop souvent, des fonctionnaires usurpent par inadvertance les droits qui reviennent aux représentants élus, touchant les politiques à adopter. Dans ces conditions, les décisions sont prises sans tenir compte de tous les facteurs, en particulier ceux d'ordre politique.

Pour que la participation démocratique soit réelle, il faudrait, selon nous, qu'elle permette aux citoyens et aux groupes de citoyens de prendre part au processus de prise de décisions. Les groupes de citoyens peuvent et doivent être une source de renseignements précieux, dont les politiciens et les fonctionnaires devraient tenir compte pour établir leurs décisions. Il est indéniable que les représentants élus doivent prendre les décisions finales mais nous sommes en droit d'exiger qu'ils s'appuient sur tous les renseignements disponibles. Nous estimons que les décisions sont plus judicieuses, lorsque les opinions des citoyens sont prises en considération.

For citizens to have informed views, however, the flow of information must be both ways. They need to know in a timely fashion what plans are being considered for their area of interest. Other factual information bearing on proposals should also be made available to them, as a matter of course. One of the main sources of resentment of government activity is the difficulty citizens often experience when trying to get information from officials on issues of vital interest. Attached as appendix A to this brief are views of members of seminars who met under the auspices of the "Federation" to consider the problems in the National Capital Region. The Federation of Citizens' Association is gratified to see that these views confirmed their own.

In the light of the above we therefore wish to make the following recommendations:

- i. that as a matter of urgency an effective mechanism be developed to ensure meaningful consultation and close coordination, between the municipal, regional, provincial and federal levels of government.
- ii. that the decision making process at all levels of government be reviewed and adjusted if necessary to ensure that policy decisions are in fact made at the political level and not inadvertently at the official level, and that such policy decisions are made public.
- iii. that positive steps be taken at all levels of government to improve or create the conditions that will encourage citizen participation so that the citizens of the region can help both the politicians and officials to make necessary decisions.

We feel that the practical application of these recommendations will bring forward a climate of co-operation between citizens, their elected representatives at all levels, and the various governmental agencies involved which will be a positive force for problem solving in the NCR.

When the immense problems of human settlements in the world were discussed recently at the U.N. Habitat '76 Conference and at the informal sessions of the Habitat Forum, the important role of citizen involvement as a necessary tool for community development was emphasized time and time again.

It follows that the focal point of this country's community aspirations, its "National Capital", should embody these principles of fruitful community involvement in the future of the NCR.

APPENDIX A

Synthesis of Seminars on the Future of the National Capital Region

"In every area, there is no lack of willingness on the part of individuals and citizens' groups to participate and whether we like it or not, such participation is an irreversible fact in modern societies. And the only choice facing governments, at all levels is whether to invite such participation at every stage of the decision-making process, in an atmosphere of co-operation, or whether to encounter participation after the fact, in an atmosphere of hostility. It is really no choice at all."

Cependant, les citoyens ont aussi le droit d'être informés. Ils doivent connaître assez tôt les plans envisagés pour leur champ d'intérêt. Il faudrait aussi bien sûr, leur donner accès à d'autres renseignements pratiques touchant certaines propositions. L'une des principales sources de critique des activités gouvernementales réside dans la difficulté que les citoyens éprouvent souvent lorsqu'ils essaient d'obtenir des renseignements sur des questions d'intérêt vital auprès des fonctionnaires. L'annexe jointe à ce mémoire présente les opinions des membres de colloques réunis sous les auspices de la «Fédération», pour étudier les problèmes qui se posent dans la Région de la capitale nationale. La Fédération des associations de citoyens est heureuse de constater que leurs opinions confirment les siennes.

En conséquence nous voudrions faire les recommandations suivantes:

- i. qu'un mécanisme efficace soit créé d'urgence, pour assurer une consultation réelle et une coordination étroite entre les diverses administrations, aux niveaux municipal, régional, provincial et fédéral.
- ii. que le processus de prise de décisions soit révisé et réajusté, le cas échéant, à tous les niveaux administratifs, pour que les décisions concernant les politiques reviennent effectivement aux divers corps politiques et non, par inadvertance, aux fonctionnaires, et que ces décisions soient rendues publiques.
- iii. que tous les niveaux administratifs prennent des mesures réelles, afin d'améliorer ou de créer les conditions qui faciliteront la participation des citoyens, pour que ces derniers puissent aider les politiciens et les fonctionnaires de la région à prendre les décisions qui s'imposent.

Nous estimons que les applications pratiques de ces recommandations pourront créer un climat de coopération entre les citoyens, leurs représentants élus à tous les niveaux et les divers organismes gouvernementaux impliqués, permettant ainsi de résoudre les problèmes qui se posent dans la CCN.

On a récemment discuté des problèmes considérables que posent l'habitat humain dans le monde, lors de la Conférence des Nations Unies portant cette année sur ce thème, et lors de séances non officielles du Forum sur l'Habitat; on y a souligné le rôle important de la participation des citoyens comme outil nécessaire pour l'épanouissement des collectivités.

Il s'ensuit que le point de mire des aspirations communautaires du Canada, sa «Capitale nationale», devrait, dans l'avenir de la CCN, se faire le porte-parole de ces principes d'une participation communautaire fructueuse.

ANNEXE A

Synthèse des colloques sur l'avenir de la région de la Capitale nationale

«Les citoyens, isolés ou en groupe manifestent constamment leur désir de participation, et que nous le voulions ou non, cette caractéristique constitue un fait irréversible dans les sociétés modernes. Le seul choix pour les gouvernements, et à tous les niveaux, revient, soit à rechercher cette participation aux diverses étapes du processus de prise de décisions, dans une atmosphère de coopération, soit d'y faire face après coup, dans une atmosphère d'hostilité. Il n'y a donc, en fait, aucun choix possible».

Pierre Elliot Trudeau
Winnipeg, December 5, 1974.

Experience of Citizens in the National Capital Region.

The federal government has done much to enhance the quality of life in the NCR. The parkways, bikeways, the maintenance of the canal as a recreational waterway, landscaping, and museums, to name only a few. These are greatly appreciated by citizens of the NCR.

However, the purpose of this report is to discuss the problems of the NCR and to recommend solution. The criticisms of government must be viewed in this perspective.

- (1) *Over-government and a multiplicity of levels of government* have bewildered many people. This feeling is compounded by frustration and a sense of hopelessness as citizens attempt to deal with government.
- (2) The *lack of co-operation* between various levels of government and the numerous federal agencies victimizes the citizen. He becomes a hapless bystander to inter-jurisdictional conflicts.
- (3) The *insensitivity* and lack of responsiveness of government, especially at the federal level, to the concerns of citizens, tend to alienate many people.
- (4) The *lack of information* about government plans and decisions which could and do affect citizens and the things they value, tends to aggravate existing problems.

Analysis of experience

The seminar participants upon examining their collective experience with government, outlined the following as causes of the above irritations:

- (a) *Lack of Accountability:*
 - (i) Although the federal government at times operates in a municipal context it is not accountable to a local but to a national electorate.
 - (ii) This lack of accountability is most evident in the activities of federal non-elected appointed boards such as the NCC.
- (b) *Inaccessibility of information:* Too much secrecy prevails regarding government decisions and plans. The citizen does not know what is happening. He cannot participate or express his views to elected officials if he is unaware of many decisions. Information must be made available at the conceptual stage. Information must be understandable to citizens. Too often the citizen is informed about decision at a time when the process has progressed to the stage that further input is useless or will be ignored. We want to make our input before decisions are made.
- (c) The NCR is an abstract concept—a product of planners. It will remain abstract until we can resolve the conflict between the concept of the NCR as the “Nations Capital” and the NCR as a model Canadian community.

Pierre Elliot Trudeau
Winnipeg, 5 décembre 1974.

Expérience des citoyens dans la Région de la capitale nationale

Le gouvernement fédéral a beaucoup fait pour améliorer la qualité de la vie dans la Région de la capitale nationale. Les promenades, les pistes cyclables, l'entretien du canal comme cours d'eau réservé aux loisirs, les jardins paysagers et les musées, pour n'en nommer que quelques-uns; voilà des initiatives très appréciées par les citoyens de la RCN.

Cependant, ce rapport a pour objet de discuter des problèmes de la RCN et de recommander des solutions. C'est dans cette perspective qu'il faut aborder les critiques adressées au gouvernement.

- (1) *la sur-administration et la multiplicité des niveaux d'administration* ont confondu beaucoup de gens. A cette impression s'ajoute un sentiment de frustration et de futilité lorsque les citoyens essaient de dialoguer avec le gouvernement.
- (2) *Le citoyen est victime du manque de collaboration* entre les divers niveaux d'administration et les nombreuses agences fédérales. Il devient l'infortuné spectateur des conflits interadministratifs.
- (3) *L'indifférence* et l'apathie du gouvernement, surtout au niveau fédéral, face aux préoccupations des citoyens, tendent à éloigner beaucoup de gens.
- (4) *Le manque d'information* sur les projets et les décisions du gouvernement pouvant avoir des répercussions sur les citoyens et les institutions qui leur sont chères, et qui en ont en effet, est également susceptible d'aggraver les problèmes existants.

Analyse de l'expérience

Après avoir examiné leur expérience collective avec le gouvernement, les participants au séminaire ont donné les points suivants comme cause des sujets de mécontentement énoncés ci-dessus:

- a) *Manque de responsabilité:*
 - (i) Bien que le gouvernement fédéral fonctionne parfois dans un contexte municipal, il n'est pas responsable devant l'électorat local mais plutôt devant l'électorat national.
 - (ii) C'est dans les activités des commissions fédérales nommées et non élues comme la CCN que ce manque de responsabilité ressort le plus.
- b) *L'inaccessibilité de l'information:* Les décisions et les projets gouvernementaux ont un caractère trop secret. Le citoyen ne sait pas ce qui se passe. Il ne peut pas participer ni exprimer son opinion aux représentants élus s'il n'est pas au courant des nombreuses décisions. Dès l'étape de la conception, les renseignements doivent lui être communiqués. Les renseignements doivent être à la portée des citoyens. Trop souvent ceux-ci ne sont mis au courant d'une décision que lorsqu'on en est déjà à l'étape où une nouvelle contribution est inutile ou sans intérêt. Nous voulons faire notre part avant que les décisions ne soient reprises.
- c) La RCN est un concept abstrait—le produit des planificateurs. Il demeurera abstrait tant que nous n'aurons pas réglé le conflit entre l'idée de la RCN comme «Capitale de la nation» et celle de modèle de la collectivité canadienne.

- (d) The federal government's responsibility for planning in the NCR are shared by too many departments and agencies. The citizen often feels intimidated by the numerous bureaucrats from a multitude of departments to whom he must take his planning problems in the capital.

Objectives for a National Capital

The citizen participants outlined a concept of development for the NCR which included:

- (1) The National Capital, a model of an existing Canadian community. We do not want the *ideal* model community which cannot exist within the Canadian mosaic.
- (2) Development and maintenance of sound neighbourhoods within the NCR. Government policy should recognize the importance of fostering neighbourhoods.
- (3) Participation of citizens in decision-making that affects their lives. A willingness on the part of government to listen to citizen concerns and to make them a part of the decision-making process.

The citizens supporting this report view change as a process which takes time and effort to accomplish.

We do not have the perfect answer, in fact there is probably no one solution but rather a series of steps within a change process. We do not propose grandiose utopian schemes. Extensive structural changes in existing governments or jurisdictions would be impractical because of numerous political obstacles which are almost insurmountable.

We take a positive view of the problems of the NCR. They can be resolved.

View of Change Strategy

Steps for changing can be taken:

- (a) By recognizing and involving citizens in future planning in the NCR.
- (b) By strengthening the organizational structure of citizens' groups, and
- (c) By changing policies and practices to incorporate citizens' view-points at all levels of decision-making in the NCR.

The results of these suggestions would be a continuous change process with the ability to solve problems.

In this context it was recommended:

- (a) That the Federal government take steps to ensure that all policy decisions regarding the future of the NCR are made by elected officials; the majority of these elected officials should come from a constituency located in the NCR.
- (b) That the Federal government respect the constitutional prerogatives of the provinces and the municipalities with regard to urban planning. It should not act unilaterally to ignore regional and municipal plans. Rather the Federal government, through the NCC, should attempt to collaborate more closely with the appointed planning authorities of both provincial and municipal levels to reduce the conflict and mistrust which now exists.

- d) Les responsabilités d'urbanisation du gouvernement fédéral dans la RCN sont partagées par trop de ministères et d'organismes. Le citoyen est souvent intimidé par le nombre faramineux de fonctionnaires d'une multitude de ministères auxquels il doit présenter ses problèmes d'urbanisation dans la Capitale.

Objectifs pour une capitale nationale

Les citoyens participants ont développé un concept d'aménagement de la RCN qui comprenait notamment:

- 1) La Capitale nationale, un modèle d'une véritable collectivité canadienne. Nous ne voulons pas du modèle *idéal* de collectivité qui ne peut exister au sein de la mosaïque canadienne.
- 2) L'aménagement et l'entretien de quartiers équilibrés au sein de la RCN. La politique gouvernementale devrait reconnaître l'importance de favoriser les quartiers.
- 3) La participation des citoyens aux décisions qui auront des répercussions sur leur vie et la bonne volonté du gouvernement de prêter une oreille attentive aux préoccupations du citoyen et d'intégrer ce dernier dans le processus de prise de décision.

Les citoyens qui appuient ce rapport sont d'avis que le changement est un processus qui demande beaucoup de temps et d'efforts.

Nous n'avons pas de solution parfaite et, en fait, il n'en existe aucun mais bien plutôt une série d'étapes dans un processus de transformation. Nous ne proposons pas des projets utopiques et grandioses. De grandes transformations d'ordre structural dans les administrations ou juridictions existantes ne seraient guère pratiques vu les nombreux obstacles politiques presque insurmontables.

Notre perception des problèmes de la RCN est positive. Ils peuvent être résolus.

Notre conception de la stratégie de transformation

Étapes à suivre en vue de la transformation:

- a) en reconnaissant l'apport des citoyens et en les faisant participer aux projets de planification future de la RCN.
- b) en cimentant la structure des groupes de citoyens et
- c) en changeant les politiques et les procédés de façon à incorporer les opinions des citoyens à tous les niveaux de prise de décisions dans la RCN.

Ces propositions auraient pour effet d'établir un processus de transformation continue qui permettrait de résoudre les problèmes.

Dans ce contexte, il a été recommandé:

- (a) que le gouvernement fédéral prenne des mesures pour assurer que toutes les décisions politiques concernant l'avenir de la RCN soient prises par des représentants élus; la majorité de ces représentants élus devrait provenir d'une circonscription située dans la RCN.
- (b) que le gouvernement fédéral respecte les privilèges constitutionnels des provinces et des municipalités relativement à la planification urbaine. Il ne devrait pas agir de façon unilatérale sans tenir compte des projets régionaux et municipaux. Le gouvernement fédéral devrait plutôt, par l'entremise de la CCN, essayer de collaborer plus étroitement avec les autorités de planification nommées au provincial et à l'échelon local pour atténuer le conflit et la méfiance qui existent actuellement.

(c) That the Federal government make an effective commitment for public participation in regards to policy and planning in the NCR.

i) An important corollary is public access to all information in all matters related to the future of the NCR. The acceptance of the public right to know is crucial in the planning process.

ii) That the Federal government adopt a public participation policy for its employees: a uniform government wide policy which would enable civil servants as citizens to participate in community groups not withstanding a group's public stance opposing Federal government policy in the NCR.

iii) That the federal government consider ways in which citizen groups can acquire resources to enable them to participate effectively in the planning process. Resources needed include:

Office space
Telephone
Duplication facilities
Mailing
Expert advice on technical matters
Monitoring service (see Appendix C)
Secretarial services

The Preparation of this Report

This report represents the culmination of a long process by which a group of residents on both sides of the Ottawa River in the National Capital Region, shared their experiences and their problems with government. The recommendations contained herein are their own. In no way should these be construed as reflecting the policy of any other person or group.

The group of residents was assembled as a result of the initiative of the Federation of Citizens Associations of Ottawa-Carleton. The Federation, established in 1970, groups 175 voluntary citizen organizations in Ottawa-Carleton. The Federation, in keeping with its objectives to encourage citizen groups to work together and share problems and resources, applied to the Ministry of State for Urban Affairs for a grant to sustain a project to facilitate citizen input into the Joint Parliamentary Committee on the National Capital Region.

A grant of fifteen thousand dollars was given to the Federation for the project. Two staff people were engaged on short-term contracts to implement the project envisaged by the Executive.

Over one hundred citizens were contacted via member association of the Federation to inform them of the opportunity to make submissions to the Joint Parliamentary Committee. Numerous groups decided to prepare briefs. The Federation project workers provided information and advice to interested groups and individuals.

(c) que le gouvernement fédéral prenne un engagement réel à l'égard de la participation du public à la politique et à la planification dans la RCN.

(i) cette recommandation trouve un corollaire important dans l'accès du public à tous les renseignements sur toutes les questions relatives à l'avenir de la RCN. L'acceptation du droit qu'a la population de tout savoir est d'une importance cruciale dans le processus de planification.

(ii) le gouvernement fédéral doit adopter une politique de participation publique à l'égard de ses employés: une politique globale et uniforme qui permettrait aux fonctionnaires à titre de citoyens, de participer aux groupes communautaires peu importe que la position publique de ces groupes soit de s'opposer à la politique du gouvernement fédéral dans la RCN.

(iii) que le gouvernement fédéral étudie des moyens de permettre aux groupes de citoyens d'acquérir des ressources les habilitant à participer activement au processus de planification. Les ressources nécessaires comprennent notamment:

Un local pour l'aménagement d'un bureau
Des services téléphoniques
Des services de photocopie
Des services du courrier
Des conseils d'experts pour toutes les questions techniques
Des services de surveillance (voir l'Annexe C)
Un secrétariat

La préparation du présent rapport

Ce rapport représente le point culminant d'un long processus, dans le cadre duquel un groupe de résidents des deux côtés de la rivière Ottawa, dans la Région de la Capitale nationale, a partagé ses expériences et ses problèmes avec le gouvernement. Les recommandations contenues dans le rapport sont celles que le groupe lui-même a formulé. Il ne faudrait en aucun cas les juger comme le reflet de la politique adoptée par une autre personne ou un autre groupe.

Le groupe de résidents a été formé à la suite de l'initiative de la Fédération des associations de citoyens d'Ottawa-Carleton. Créée en 1970, la Fédération regroupe 175 associations bénévoles de citoyens, à l'intérieur de la municipalité d'Ottawa-Carleton. Fidèle à son objectif d'encourager les groupes de citoyens à collaborer et à partager problèmes et ressources, la Fédération a demandé au ministre d'État aux Affaires urbaines une demande de subventionner un projet destiné à faciliter la participation des citoyens au sein du Comité parlementaire mixte sur la région de la Capitale nationale.

La Fédération a reçu une subvention de \$15,000 pour la réalisation de ce projet. Deux employés ont été engagés sur contrat pour mettre en œuvre le projet envisagé par le Comité exécutif.

En ayant recours à la liste des membres de la Fédération, on a pu informer plus d'une centaine de citoyens de la possibilité de présenter des mémoires au Comité parlementaire mixte. Divers groupes ont alors décidé de préparer des exposés. Les membres de la Fédération travaillant à la réalisation du projet ont fourni des renseignements et des conseils aux personnes et aux groupes intéressés.

Two seminars, one in English, one in French, were organized to enable a select group of citizens in the NCR to discuss their ideas regarding the future of the NCR. This report is the result of their discussions and recommendations.

Deux colloques, l'un en anglais et l'autre en français, ont été organisés pour permettre à un groupe de citoyens choisis, habitant dans la RCN de soumettre leurs idées relativement à l'avenir de la région. Le présent rapport est le fruit de leurs délibérations et de leurs recommandations.

APPENDIX B

ANNEXE B

FEDERATION OF CITIZENS' ASSOCIATIONS

March 1976

Background

The Federation of Citizens' Associations, formed in 1969, is an alliance of citizens' groups in the Ottawa-Carleton Region. In recent years, a special demand for the Federation's informational and co-ordinating services has arisen in response to the activity of the Federal and other levels of government in the regional planning process.

The Federation was established, and is presently directed, by citizens who have a personal commitment, not only to their own community but to this region as a whole. This, and their experience in the field of community activity, gives the Federation a particular sensitivity to the concerns and aspirations of citizens' groups in the Ottawa-Carleton area. The Federation can, and does, play a vital role in ensuring that the citizen participation process is a meaningful and efficient one.

During the past year, with the help of a LIP grant, a grant from the City and the assistance of the National Capital Commission, the Federation has established an office to provide a central focus for the co-ordination of citizen activity in Ottawa-Carleton and to serve as a resource centre for citizen groups and interested governmental agencies.

In order to more effectively perform our community liaison function, we have compiled detailed profiles of the various citizens' associations throughout the Ottawa-Carleton area. In addition to basic information about these associations—officers, annual meetings, structure, etc.—we have also indicated their individual and specific interests and priorities. This enables us to quickly identify those groups concerned with a particular issue and to notify them of upcoming meetings and/or official decision which pertain to their interests.

The Federation handles, daily, many requests for information, advice or assistance. The range of subject matter of these requests is amazingly broad; sometimes involving a direct answer, other times requiring a liaison between an individual or group and the appropriate persons or agencies, or between groups which share similar experiences and/or concerns.

The Federation has taken the role of coordination, information dissemination and education among the over 176 community associations in the RMOC. We developed a method of early warning monitoring and community information of which we are very proud. This service includes getting the agendas of all council, board and committee meetings, reading and assessing areas of community concern, contacting the appropriate community and helping

FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS DE CITOYENS

Mars 1976

Préliminaire

Créée en 1969, la Fédération des associations de citoyens est une alliance des groupes de citoyens de la région d'Ottawa-Carleton. Au cours des dernières années, l'activité des gouvernements fédéral et autres dans le processus de planification régionale a amené la Fédération à intensifier ses services de coordination et d'information.

La Fédération a été formée et, aujourd'hui encore, est dirigée par des citoyens qui s'intéressent de près non seulement aux affaires de leur propre localité, mais également à celles de l'ensemble de la région. Cet intérêt, combiné à l'expérience acquise par les citoyens dans le domaine des affaires communautaires, rend la Fédération particulièrement sensible aux préoccupations et aux désirs des groupes de citoyens de la région d'Ottawa-Carleton. La Fédération peut jouer un rôle essentiel dans l'avènement d'une participation des citoyens qui soit à la fois significative et efficace, et c'est effectivement ce qu'elle fait.

L'an dernier, grâce à l'aide de la Commission de la Capitale nationale, d'une subvention accordée par la ville et d'une autre octroyée dans le cadre du P.I.L., la Fédération a été en mesure d'ouvrir un bureau devant servir de centre nerveux à la coordination des travaux entrepris par les citoyens dans la municipalité d'Ottawa-Carleton, de même que de centre de documentation pour les groupes de citoyens et les organismes gouvernementaux intéressés.

Afin de mieux remplir notre rôle de liaison entre les divers groupements locaux, nous avons dressé des schémas détaillés des diverses associations de citoyens existant dans toute la région d'Ottawa-Carleton. En plus de renseignements essentiels sur ces associations—agents, assemblées annuelles, structure, etc.—nous avons également pris soin de mentionner leurs propriétés et leurs intérêts respectifs. Ces détails nous permettent de déterminer rapidement les groupes intéressés à une question particulière et de les aviser des réunions qui sont susceptibles de les intéresser ou des décisions officielles qui sont prises dans les domaines qui les touchent.

La Fédération répond quotidiennement à de nombreuses demandes de renseignements, de conseils ou d'appui. Le contenu de ces demandes est incroyablement varié, nécessitant parfois une réponse directe, parfois une mise en rapport entre un particulier ou un groupe et les personnes ou les organismes appropriés, ou entre des groupes ayant une expérience ou des préoccupations similaires.

La Fédération sert d'organe de coordination, de sensibilisation et de diffusion de renseignements auprès de plus de 176 associations communautaires à l'intérieur de la M.R.O.-C. Nous avons mis au point une méthode de notification hâtive et d'information communautaire dont nous sommes particulièrement fiers. Ce service comprend notamment la rédaction des ordres du jour de toutes les assemblées de conseil, de commission et de comité, l'éva-

them to become involved if they wish. This service also was available to elected representatives who were unable to attend all meetings.

The information and education service has been carried on by a Community News Service which tries to reproduce on a community level the up-to-date production of information comparable to the existing media. This takes the form of weekly mailings of series of bulletins which contained at one time a calendar of events (both community and governmental), City Report and Regional Report and a number of articles on topics of general interest, eg. housing, social services, environmental issues, etc. This was mailed to a list of all citizens associations, community newspapers, appropriate agencies and bureaucrats and interested individuals.

This process of accumulation and dissemination of citizen oriented information is basic to intelligent and responsible citizen participation. This service must be funded by the levels of government it serves and must be run independently by a citizen organization. Because the Federation has in itself the experience of its members, a kind of home for post graduate professional citizens, and because of the resources of the office, we have been called upon to co-ordinate a number of public participation processes. These are of various kinds. Some such as Ontario Hydro wish to do short term assessment of particular developmental problems. Others however, have wide range and include all levels of our over-governed region and involve projects such as Le Breton Flats that include federal, provincial, regional, municipal and local residents. Requests for assistance usually originate from the communities most involved and the Federation brings the proponents and communities involved together, helps initiate a process, negotiates the terms with the involved agencies and usually officiates at the birth. We then monitor the process and try to assure that it abides by general principles of wide participation and actual, not nominal involvement in the process to decision making.

uation des domaines de préoccupation des citoyens, l'établissement de contacts avec les groupes locaux pertinents et la prestation de services visant à faciliter l'association de ces derniers avec la Fédération, s'ils le désirent. Ce service était également à la portée des représentants élus, incapables d'assister à toutes les réunions.

Les services de renseignements ont été assurés par un service d'information communautaire, qui tente de diffuser dans les diverses localités des renseignements comparables à l'information fournie par les media déjà en place. Ce service se traduit par l'envoi hebdomadaire, par courrier, de séries de bulletins renfermant, entre autres, un calendrier des événements à venir (à l'échelon tant communautaire que gouvernemental), les rapports municipal et régional ainsi que plusieurs articles portant sur des sujets d'intérêt général, comme le logement, les services sociaux, les questions relatives à l'environnement, etc. Ces bulletins ont été envoyés à toutes les associations de citoyens inscrites sur la liste de membres, aux journaux locaux, aux organismes et aux fonctionnaires appropriés ainsi qu'aux citoyens intéressés.

Ce processus de compilation et de diffusion de renseignements destinés aux citoyens est essentiel à la participation logique et responsable de ces derniers. Un tel service doit être financé par les divers échelons gouvernementaux qu'il dessert et être dirigé de façon autonome par un groupe de citoyens. Étant donné que la Fédération bénéficie de l'expérience de ses membres, qu'elle offre une sorte de foyer à ceux d'entre eux qui exercent des fonctions professionnelles et qu'elle est à même, à son bureau, d'offrir maintes ressources, on a eu recours à ses services pour coordonner plusieurs entreprises faisant appel à la participation du public. Ces demandes varient grandement. Certains, comme l'Hydro-Ontario, désirent évaluer à court terme certains problèmes particuliers d'aménagement. Toutefois, d'autres sont de grande envergure, intéressent tous les paliers de notre région surgouvernée et portent sur des projets comme celui des plaines Le Breton, qui comprend des résidents fédéraux, provinciaux, régionaux, municipaux et locaux. Les demandes d'aide émanent généralement des localités les plus touchées par un projet quelconque, et la Fédération réunit les auteurs de ce projet et les localités visées, elle contribue à la mise en œuvre d'un processus, négocie les conditions avec les organismes concernés et préside généralement à la mise en œuvre du projet. Nous surveillons alors le déroulement des travaux et cherchons à nous assurer qu'on y respecte les principes généraux de la participation générale véritable, et non pas nominale, au processus de prise de décisions.

APPENDIX C

CALENDAR OF FUTURE EVENTS

Bulletin #96: 5 May 1976

Sat. 8 May

- Pollution Probe's third community workshop will be on "Gardening". Learn and share ideas with John Tidman about composting, harvesting, preserving, pest control, forming a gardening co-op, etc. 1 p.m., at Jack Purcell Community Centre, Elgin at Lewis. Call Pollution Probe for more information: 231-2742.

ANNEXE C

CALENDRIER DES ACTIVITÉS À VENIR

Bulletin n° 96: le 5 mai 1976

Samedi 8 mai

- Le troisième atelier de travail communautaire d'Enquête pollution portera sur le jardinage. Apprenez et partagez des idées avec John Tidman à propos de l'utilisation du compost, des récoltes, de la protection des plantes, de l'élimination des plantes ou insectes nuisibles, de la constitution d'une coopérative de jardinage, etc. La rencontre aura lieu à 13 heures au centre communautaire Jack Purcell, angle Elgin et Lewis. Pour d'autres renseignements, téléphoner à Enquête pollution à 231-2742.

Mon. 10 May

- RMOC Executive Committee 2 p.m.

Tues. 11 May

- City Board of Control 9:30 a.m.
- RMOC Planning Committee 4 p.m.
- Joint Parliamentary Committee hearing: Mayor of Ottawa Lorry Greenberg will present a brief, at 8 p.m., in Room 200, West Block.

Wed. 12 May

- City Community Development Committee 9:30 p.m.
- City Planning Board 1 p.m.
- RMOC Council meeting 4 p.m., at City Hall, 2nd Floor, 111 Sussex Dr.
- Heritage Ottawa and Sandy Hill Heritage Committee are co-sponsoring a series of five public lectures by Restoration Architects on the care and restoration of older homes. The talks will be given every Wednesday night, May 5th to June 3rd inclusive, 8 p.m. at the Sandy Hill Community Centre, 250 Somerset Street East, Admission free. For further information call Michael Tiger at 996-5614 (days).

Thurs. 13 May

- /City Planning Board 9:30 a.m.
- RMOC Social Services Committee 1 p.m., 495 Richmond Road.
- City Physical Environment Committee 2 p.m.
- Joint Parliamentary Committee hearings: the following four groups will present briefs: Conseil régional de développement de l'Outaouais, Association de l'éducation du Québec, National Capital Zoological Society, National and Provincial Parks Association of Canada. 3:30 p.m., in Room 209, West Block.

Fri., Sat., Sun. 14 to 16 May

- Second Annual Conference on Autism, sponsored by the Ontario Society for Autistic Children, will focus on the theme, "After the Diagnosis—Then What?", providing an overview of problems and solutions. Location: Holiday Inn (Ottawa-Centre), 100 Kent St. Conference schedule and registration forms available from B. J. Van Fleet, Chairman, Conference Committee, P.O. Box 4081, Station "E", Ottawa.

Sat. 15 May

- annual spring Flea Market 10 a.m.-2 p.m., at Glebe Community Centre. For information on renting a table, call Ilse Kyssa 563-3116, or Eileen Foster evenings, 235-8386.
- Pollution Probe Community Workshop on "Neighbourhoods and their Environments", will include a general discussion on community organization, a short film, and then more detailed sessions on transportation, housing, and property, and jobs. 2-5 p.m., at Jack Purcell Community Centre, Elgin at Lewis.

Lundi 10 mai

- Réunion du Comité exécutif de la MROC à 14 heures.

Mardi 11 mai

- Réunion du Bureau des commissaires de la ville à 9 h 30.
- Réunion du Comité d'urbanisme de la MROC à 16 h.
- Audience du Comité mixte parlementaire: le maire d'Ottawa, Lorry Greenberg, présentera un mémoire à 20 heures, à la pièce 200, Édifice de l'Ouest.

Mercredi 12 mai

- Réunion du Comité de développement communautaire à 9 h 30.
- Réunion du Bureau de planification à 13 heures.
- Réunion du Conseil de la MROC à 14 heures, hôtel de ville, 2^e étage, 111, Promenade Sussex.
- Héritage Ottawa et le Comité Héritage de la Côte-de-Sable parrainent conjointement une série de cinq conférences publiques présentées par des architectes en restauration portant sur l'entretien et la restauration de maisons anciennes. Les conférences auront lieu tous les mercredi soir, du 5 mai au 3 juin inclusivement, à 20 heures, au centre communautaire de la Côte-de-Sable, 250 est, rue Somerset; entrée gratuite. Pour plus de renseignements, communiquer avec Michael Tiger, à 996-5614 (le jour).

Jeudi 13 mai

- Réunion du Bureau de planification à 9 h 30.
- Réunion du Comité des services sociaux de la MROC, 13 heures, 495, chemin Richmond.
- Réunion du Comité de l'environnement à 14 heures.
- Audiences du Comité mixte parlementaire: les quatre groupes suivants présenteront des mémoires: le Conseil régional de développement de l'Outaouais, l'Association de l'éducation du Québec, la Société zoologique de la Capitale nationale et l'Association des parcs nationaux et provinciaux du Canada, à 15 h 30, pièce 209, Édifice de l'Ouest.

Vendredi, samedi et dimanche du 14 au 16 mai

- Deuxième conférence nationale annuelle sur l'autisme parrainée par l'Ontario Society for Autistic Children et qui portera sur le thème «Après le diagnostic quoi?» On y donnera une vue d'ensemble des problèmes et des solutions. La conférence aura lieu au Holiday Inn du centre-ville, 100, rue Kent. On peut se procurer le programme de la conférence et des formules d'enregistrement en communiquant avec B. J. Van Fleet, président, Comité de la conférence, B.P. 4081, succursale E, Ottawa.

Samedi 15 mai

- Marché aux puces annuel du printemps, 10 heures à 14 heures, centre communautaire Glebe. Pour informations ou location de tables, communiquer avec Ilse Kyssa (563-3116) ou Eileen Foster, le soir (235-3386).
- Enquête pollution organise un atelier de travail communautaire sur les quartiers et leur environnement et on assistera à une discussion générale sur l'organisation communautaire, à la projection d'un court métrage et à des discussions plus détaillées portant sur le transport, le logement, la propriété et les emplois. De 14 heures à 17 heures, au centre communautaire Jack Purcell, angle Elgin et Lewis.

NB: Unless otherwise indicated:

- All RMOC meetings at 222 Queen St., 14th Floor
- All City meetings at City Hall, 111 Sussex Dr., 2nd Fl.

CITY AND REGIONAL HIGHLIGHTS

Bulletin #97:

5 May 1976

Regional Plan Objections: South Growth Area (RMOC Council Apr. 28)

The issue of the South Growth Area (South Nepean and South Gloucester) was heatedly debated once again by Regional Council. Mr. Kennedy brought forward a motion to amend the Regional Plan to give development priority to Carlsbad Springs over the South Growth Area. Mr. Coolican ruled that he was out of order due to the fact that the planned growth areas had previously been approved by Council and were thus not up for discussion. Mr. Kennedy countered by stating that the new discussion which he was trying to initiate was based upon an objection to the Regional Plan raised by the Federation of Citizens Associations. This objection states that the pattern of proposed land development is too closely linked to the major land holdings of a few companies. Mr. Bédard added that the choice of South Gloucester and South Nepean over Carlsbad Springs did not make much sense in terms of the major priorities and concerns outlined in the Regional Plan. Mr. Bourns agreed, saying that South Growth Area development would be contrary to the achievement of stated Regional Plan goals such as minimizing the pollution and disturbance of the ecology. Mr. Bourns added that in his opinion, the choice of this area for development by the previous Council was based on the needs of a consortium of land developers. He felt that the interest of these developers was being put above those of future residents as speculation in this area will mean that houses will be \$5,000 more expensive here than they would be in Carlsbad Springs where land is publicly owned.

Several councillors objected strongly to this idea and demanded that Mr. Bourns retract his last remarks. Mr. Kay protested against the "innuendo made by a certain member who sees ulterior motives in everything that the previous Council did". Mr. MacQuarrie pointed out that soil experts have found serious drainage problems with the Carlsbad Springs area which would create difficulties in building and flooding problems. Mr. Kennedy replied that a study made by consulting engineers De Leuw Cather shows that the cost of servicing to the Carlsbad Springs area compares favourably to that of the South Growth Area (for a detailed discussion of the study, see Bulletin #91). Furthermore it is important to consider that the Carlsbad Springs area would provide a more viable community as it is not divided into two sections by a river as is the South Growth Area.

N.B.: A moins d'indications contraires,

- toutes les réunions de la MROC ont lieu au 222, rue Queen, 14^e étage
- des organismes municipaux ont lieu à l'hôtel de ville, 111, promenade Sussex, 2^e étage.

LA SCÈNE MUNICIPALE ET RÉGIONALE

Bulletin n° 97:

Le 5 mai 1976

Oppositions au projet d'aménagement régional: Secteur de développement sud (Conseil de la MROC, 28 avril)

La question du secteur de développement sud (Nepean-sud et Gloucester-sud) a suscité à nouveau de violentes discussions au Conseil régional. M. Kennedy a présenté une motion visant à modifier le projet d'aménagement régional et à accorder la priorité à l'aménagement de Carlsbad Springs plutôt qu'à celui du sud. M. Coolican a décidé que la motion était irrecevable puisque les secteurs de développement futurs avaient déjà été approuvés par le Conseil et qu'ils ne pouvaient plus faire l'objet de discussions. M. Kennedy est revenu à la charge en déclarant que le nouveau débat qu'il désirait lancer s'appuyait sur une objection au plan d'aménagement régional soulevée par la Fédération des associations de citoyens. Selon cette objection, le projet d'aménagement des terres est relié trop directement aux possessions importantes de terres de quelques entreprises. M. Bédard a ajouté que le choix qui avait porté sur Gloucester-sud et Nepean-sud plutôt que sur Carlsbad Springs n'était pas très conforme aux priorités et préoccupations principales énoncées dans le projet d'aménagement régional. M. Bourns a appuyé cette déclaration en affirmant que le projet d'aménagement du secteur sud serait contraire aux objectifs avoués du projet qui consistent entre autres à minimiser la pollution et les effets néfastes sur l'écologie. M. Bourns a ajouté que selon lui, le choix de ce secteur par le Conseil précédent reflétait l'importance accordée aux besoins d'un consortium d'auteurs de projets d'aménagement. Il considère que l'on a accordé la priorité aux intérêts de ces auteurs de projets d'aménagement plutôt qu'à ceux des futurs résidents, puisqu'à cause de la spéculation qui prévaudra dans ce secteur, les maisons coûteront \$5,000 de plus qu'à Carlsbad Springs où les terres sont propriété publique.

Plusieurs conseillers se sont fortement opposés à ce principe et ont exigé que M. Bourns retire ses derniers commentaires. M. Kay s'est élevé contre les insinuations d'un certain membre qui voit justifications à long terme à toutes les décisions du Conseil précédent. M. MacQuarrie a souligné que des experts en sols avaient relevé des difficultés en matière de drainage dans le secteur de Carlsbad Springs, ce qui créerait des problèmes de construction et d'inondation. M. Kennedy a répliqué qu'une étude menée par des ingénieurs conseils de la firme De Leuw Cather démontre que les coûts de viabilisation dans le secteur de Carlsbad Springs se comparent avantageusement à ce qu'il en coûterait dans le secteur sud (pour des commentaires détaillés sur cette étude, voir le bulletin n° 91). De plus, il est important de noter que le secteur de Carlsbad Springs constituerait un milieu plus viable puisqu'il n'est pas divisé en deux parties par une rivière comme c'est le cas pour le secteur sud.

A motion to approve the staff recommendation of "no change" to the Official Plan despite the Federation's objection was carried 15-10. However, Mr. Kennedy served notice of a motion to amend the Regional Plan so that the growth priority is changed to Carlsbad Springs. The motion will be discussed at the next meeting of RMOC Council (May 12).

Demolition of House (10 Bell St. North) (City Planning Board, Apr. 28)

St. Luke's Church requested approval for the demolition of a house which they own on Bell St. North. Rev. Smith indicated that the Church needs the space for parking, the lack of which is impeding Church activities. A planner from the City, Mr. Simple, stated that the house is structurally sound and is one of the more attractive houses on Bell St., and that, all things considered, his department couldn't accept the demolition of a good house. Mr. Hasenack then emphasized that it is more than the matter of one house, but a whole neighbourhood. There is a study currently going on in Dalhousie, and allowing demolition would in effect be making assumptions about the results of the study. Mr. Hasenack acknowledged that there is a severe parking shortage near St. Luke's and in other parts of Dalhousie as well, but maintained that there still should be no demolition prior to completion of the Neighbourhood study. Mr. Law agreed that tearing down the building would be tantamount to tearing down the neighbourhood study itself. Ms. Dewar suggested that the Church participate in the neighbourhood study so that it can become aware of all of the problems in Dalhousie Ward. Only Mr. Reid dissented to a motion opposing demolition, commenting that the tenants of the house, who were behind in their rent, would probably be evicted, the house boarded up, and approval for demolition sought again in six months.

OC Transpo (RMOC Council Apr. 28)

Although the proposed weekend and evening cutbacks in service will not be implemented until June, the decision to go ahead with them is irreversible. Mr. Hasenack had originally proposed a motion to delay the cutbacks until a study of the efficiencies/inefficiencies of the system as a whole be considered by Council. However, he had to amend his motion to read that the study be made and the reductions maintained only if they are proved to be justified by the study. Mr. Bonsall, OC Transpo Plan. Dir., stated that such a study could not be completed until December at the earliest because the summer is not representative of bus usage for such a study, and thus it would not be able to start until the autumn. Mr. Hasenack said that he was only asking that the studies that have already been done by OC Transpo on ridership, costs, etc. to be put together for presentation to Council (this should take a relatively short time). His motion was carried. Furthermore, Mr. Kay indicated that he will propose the dissolution of the independent OC Transpo Commission so that in the future all decisions on public transit will be made by Council itself.

Heritage Buildings (City Planning Board, Apr. 29)

Malgré les objections de la Fédération, une motion visant à approuver la recommandation du personnel de laisser inchangé le projet d'aménagement a été adoptée par 15 voix contre 10. Néanmoins, M. Kennedy a présenté un avis de motion pour modifier le projet d'aménagement régional et accorder la priorité au secteur de Carlsbad Springs. On discutera de cette motion lors de la prochaine réunion du Conseil de la MROC (le 12 mai).

Démolition d'une maison (10 nord, rue Bell) (Bureau de planification de la municipalité, 28 avril)

La fabrique de l'église St. Luke a demandé la permission de démolir une maison située rue Bell nord, dont elle est propriétaire. Le révérend Smith a indiqué que l'église avait besoin de cet espace pour le stationnement et que l'absence de ce service nuisait aux activités de l'église. Un planificateur de la municipalité, M. Simple, a jugé que la structure de la résidence était saine et qu'il s'agissait d'une des plus belles maisons de la rue Bell; pour ces raisons, il est impossible à son service d'accepter la démolition de cette construction. M. Hasenack a ensuite insisté sur le fait qu'il ne s'agissait pas simplement d'une maison, mais de tout un quartier. Une étude est actuellement en cours à Dalhousie et autoriser cette démolition équivaldrait en fait à devancer les résultats de cette étude. M. Hasenack a reconnu qu'il existait une pénurie d'espaces de stationnement près de l'église St. Luke de même que dans d'autres parties du secteur Dalhousie, mais il a maintenu qu'on ne devrait pas procéder à cette démolition avant que l'étude portant sur le quartier ne soit complétée. M. Law s'est déclaré également d'avis que la démolition de l'immeuble équivaldrait à l'abandon de l'étude sur le quartier. Ms. Dewar a suggéré que l'église participe à cette étude pour prendre conscience de tous les problèmes du quartier Dalhousie. Seul M. Reid s'est opposé à une motion contre la démolition. Il a allégué que les occupants de la maison, qui étaient en retard dans le paiement de leur loyer, seraient probablement évincés, que la maison serait condamnée, et que l'on soumettrait une nouvelle demande de démolition dans six mois.

OC Transpo (Conseil de la MROC, 28 avril)

Quoique les réductions de service proposées pour les fins de semaine et en soirée n'entrent pas en vigueur avant juin, la décision d'y donner suite est irréversible. M. Hasenack avait d'abord présenté une motion visant à surseoir à ces réductions jusqu'à ce que le Conseil ait examiné les résultats d'une étude sur l'efficacité et l'inefficacité du système dans son ensemble. Toutefois, il a dû modifier sa motion et proposer la tenue de l'étude et le maintien des réductions de service pourvu que celles-ci soient justifiées par l'étude. Le directeur de la planification à l'OC Transpo, M. Bonsall, a déclaré que l'on ne pourra terminer cette étude avant décembre vu qu'elle ne pourra être amorcée avant l'automne étant donné que la saison d'été ne peut servir de base à une étude sur l'utilisation du système de transport en commun. M. Hasenack a dit qu'il demandait seulement que les études déjà faites par l'OC Transpo sur la clientèle, les coûts, etc., soient rassemblées et soumises au Conseil (ce qui ne devrait prendre que relativement peu de temps). Sa motion a été adoptée. De plus, M. Kay a indiqué qu'il proposerait la dissolution de la Commission indépendante de l'OC Transpo afin qu'à l'avenir toutes les décisions concernant le transport en commun soient prises par le Conseil lui-même.

Immeubles historiques (Commission municipale d'urbanisme, 29 avril)

Mr. Bédard, in his capacity as Chairman of the Heritage Advisory Committee, approached the Planning Board with a proposal to undertake a heritage study in the Central Area. His concern arose over the proposed demolition of an old stone building at 262/264 Rideau and the possibility that "there are other properties in the immediate area of definite heritage value which may also have to be demolished to make way for a new development". He noted that zoning in northwest Sandy Hill, southwest Lowertown, and northwest Centre Town includes high-density and high-rise office and residential uses which encourage redevelopment. In Mr. Bédard's opinion, not only do we have to protect individual buildings but we should be preserving the whole environment. For instance, the north-west quadrant of Sandy Hill contains many buildings of heritage value although they are not yet classified as "heritage", and so it would be a good idea to zone the whole neighbourhood as heritage. The Planning Board decided to refer the motion back to the Planning Branch and suggested that a heritage study be undertaken by them.

Condominium Conversion Status Report (RMOC Executive, May 3)

At the present time there is no set Regional policy regarding the conversion of rental apartment buildings to condominiums. In a report dated April 6, the Planning Commissioner outlined some potential hazards of uncontrolled conversion:

- 1) Landlords, under the threat of rent controls, are applying to change rental accommodations into condominiums;
- 2) Tenants who are unable or unwilling to buy their apartment are forced to seek alternative accommodation in a depleted market.

Currently there are ten requests in the Region for conversion. Although authority for approval of conversions rests with the Province, the Ministry of Housing is prepared to wait until a Regional policy is developed. The Planning Commissioner's recommendation was to delay all condominium conversion applications for four months to enable the completion of a Regional policy on conversion control. The City of Ottawa, he noted, was expected to take parallel action. Mr. Haydon spoke out against rent controls and sympathized with landlords affected by the delay in conversions. However, a motion to approve the Planning Commissioner's recommendation was carried.

WOODROFFE NEW COMMUNITY

Bulletin #98:

5 May 1976

The Woodroffe New Community is a CMHC demonstration housing project to be built over the next ten years on a 426-acre parcel of land at the corner of Baseline Rd. and Woodroffe Ave. While not as well-known as its sister project at Lebreton Flats, the Woodroffe Project has succeeded in generating just as much controversy, much of it having to do with the question of community participation.

The design for the project was the result of two weeks work by Norbert Schoenaer, Dean of Architecture at McGill University, who has now become the Chief Planner for the site. Prior to Schoenaer's being commissioned, the job had belonged to the Zeidler Partnership Architects, an

M. Bédard, à titre de président du Comité consultatif du patrimoine, a soumis à la Commission d'urbanisme une proposition d'étude du patrimoine dans le Centre-Ville. M. Bédard a déclaré s'inquiéter du projet de démolition d'un vieux immeuble en pierre situé au 262/264 rue Rideau et de la possibilité que «dans les environs immédiats, d'autres propriétés d'une valeur historique indéniable soient démolies pour faire place à de nouvelles constructions». Il a fait remarquer que le plan de zonage des parties nord-ouest de la Côte-de-Sable, sud-ouest de la Basse-Ville, et nord-ouest du Centre-Ville prévoit la construction d'ensembles à haute densité et d'immeubles en hauteur pour fins commerciales et résidentielles, ce qui favorise le redéveloppement. De l'avis de M. Bédard, non seulement devrions-nous préserver chaque immeuble, mais même l'ensemble du quartier. Par exemple, le secteur nord-ouest de la Côte-de-Sable comprend bon nombre d'immeubles de valeur historique même si ceux-ci ne sont pas classés comme tels, de sorte qu'il y aurait lieu de déclarer l'ensemble du quartier «secteur historique». La Commission d'urbanisme a décidé de renvoyer la motion à la Direction de l'urbanisme et a proposé que celle-ci entreprenne une étude de la valeur historique de ce quartier.

Rapport sur la conversion en condominiums (Exécutif de la MROC, 3 mai)

À l'heure actuelle, il n'existe aucune politique régionale pour la conversion en condominiums d'immeubles locatifs à appartements. Dans un rapport daté du 6 avril, le commissaire de l'urbanisme a souligné certains dangers possibles de la conversion non contrôlée:

- 1) Les propriétaires, sous la menace d'un contrôle des loyers, demandent de changer leurs immeubles locatifs en condominium;
- 2) Les locataires qui ne peuvent ou ne désirent pas acheter leur appartement sont forcés de chercher un autre logement, en temps de pénurie.

Actuellement, pour la région, 10 demandes de conversion ont été déposées. Bien que l'approbation des conversions relève du gouvernement provincial, le ministère du Logement est prêt à attendre qu'une politique régionale soit établie. Le commissaire de l'urbanisme a recommandé de garder toute demande de conversion en condominium en suspens pour 4 mois afin qu'on puisse d'abord établir une politique régionale de contrôle des conversions. Il a fait remarquer que, parallèlement, la ville d'Ottawa fera quelque chose à cet égard. M. Haydon s'est élevé contre le contrôle des loyers et a manifesté sa sympathie pour les propriétaires touchés par les délais pour l'obtention d'un permis de conversion. Toutefois, une motion visant à approuver la recommandation du commissaire de l'urbanisme a été adoptée.

NOUVELLE COMMUNAUTÉ DE WOODROFFE

Bulletin n° 98:

Le 5 mai 1976

La nouvelle communauté de Woodroffe est un projet d'habitation pilote de la SCHL, qui sera aménagé au cours des dix prochaines années, sur un lopin de terre de 426 acres à l'intersection du chemin Baseline et de l'avenue Woodroffe. Bien qu'il ne soit pas aussi connu qu'un autre projet semblable, les plaines LeBreton, le projet Woodroffe a suscité beaucoup de controverses, se rapportant principalement à la participation communautaire.

Le projet a été conçu en deux semaines par Norbert Schoenaer, doyen de la Faculté d'architecture de l'Université McGill, qui est maintenant le planificateur en chef du projet. Avant la nomination de Schoenaer, le projet avait été confié à la société d'architectes Zeidler, une firme

Ottawa-based firm that spent seven months (from February to August 1975) and received \$700,000 to design a series of plans that were never used. Project Manager Stewart Kennedy sees the Zeidler experience as part of the learning process.

Evidently another part of the learning process for CMHC was in the area of citizen involvement. Lynn Smith, the Citizen Participation Officer, established two committees in the spring of 1975 to represent both the surrounding communities and the future residents of the project. The first group, the Neighbours Advisory Committee (NAC), became deeply involved in the planning and development of the site, but, naturally, being only neighbours and not potential residents they focussed mainly on those issues which would directly effect them—traffic flow was the chief issue. The second group, the Woodroffe Association Advisory Council (WAAC), was established two months after the NAC, and consisted of representatives from social service and community organizations from the Ottawa-Carleton region. It was the WAAC group that was supposed to provide the bulk of the citizen participation, but, due to a reluctance of the part of CMHC to define its commitment to the principles of citizen involvement in community development, WAAC was not able to influence any of the planning and design changes for the Woodroffe site. While WAAC spent close to a year being frustrated by CMHC management, the project planners went ahead and made what they considered to be all the necessary changes in the concept plan without any input from the representatives of the future residents.

Lately, however, the project itself has ground to a halt over a stalemate that has developed between the NCC and Nepean Township. Nepean wants the NCC to extend the Western Parkway south through the eastern portion of the Woodroffe site. The NCC doesn't want to do this. The resulting deadlock has halted all work on the Woodroffe Project. At a joint WAAC-NAC meeting on April 21 both Project Manager Stewart Kennedy and Project Co-ordinator Joe Shimwell announced their resignations. They cited the lack of progress on the project as their reasons for leaving. There was no indication that their positions would be filled by anyone else. Members of the WAAC and NAC groups decided to meet again in the near future to decide if there is any point to continuing on as community advisors to the Woodroffe Project.

The future does not look bright for the Woodroffe New Community and the blame can be laid on both CMHC management and on the stubbornness of Nepean politicians. According to Stewart Kennedy, \$800,000 has been spent so far on consulting fees and staff salaries. He does not say whether this figure includes the \$700,000 that went to the Zeidler Partnership. More than likely it does not. Anyone interested in seeing what this kind of money buys can have a look at the Woodroffe Project display at the Homexpo Exhibition from May 7-15 at the Nepean Sportsplex.

PLANNING TERMINOLOGY

Bulletin No. 99:

5 May 1976

d'Ottawa qui avait travaillé sept mois (de février à août 1975) et avait reçu \$700,000 pour la conception d'une série de plans qui n'ont jamais été utilisés. Le directeur du projet, Stewart Kennedy, considère que l'expérience de la firme Zeidler a fait partie du processus d'apprentissage.

Manifestement, pour la SCHL, la participation des citoyens a aussi constitué une partie de ce processus d'apprentissage. Au printemps de 1975, Lynn Smith, agent de la participation communautaire, avait mis sur pied deux comités pour représenter et les communautés environnantes, et les futurs résidents du nouveau centre d'habitation. Le premier groupe, le Comité consultatif des voisins (CCV), s'est engagé à fond dans la planification et l'aménagement des lieux, mais, naturellement, n'étant que des voisins et non pas les futurs résidents, ils se sont concentrés principalement sur les aspects qui les toucheraient directement; la circulation en a été l'élément principal. Le second groupe, le Conseil consultatif de l'Association de Woodroffe (CCAW) a été formé deux mois après le CCV; il se composait des représentants des services sociaux et des organisations communautaires de la région d'Ottawa-Carleton. C'est le groupe du CCAW qui devait assumer la plus grande partie de la participation des citoyens, mais à cause de la réticence de la SCHL à définir son engagement face au principe de cette participation dans le développement communautaire, le CCAW n'a pu influencer sur aucun changement de la planification ou de la conception du projet Woodroffe. Pendant près d'un an, alors que le CCAW subissait les frustrations que lui imposait la direction de la SCHL, les planificateurs du projet sont allés de l'avant, et ont apporté au plan tous les changements qu'ils jugeaient nécessaires, sans consulter les représentants des futurs résidents.

Toutefois, depuis quelque temps, à cause d'une impasse entre la CCN et le Township de Nepean, le projet n'avance plus. Nepean veut que la CCN prolonge la promenade de l'ouest vers le sud, jusque dans la partie est du centre d'habitation de Woodroffe. La CCN s'y refuse, et les travaux du projet Woodroffe se trouvent donc en suspens. Lors d'une réunion conjointe du CCAW et du CCV, le 21 avril, le directeur du projet, Stewart Kennedy, et le coordonnateur du projet, Joe Shimwell, ont tous deux annoncé leur démission, déclarant que la stagnation du projet les avait amenés à prendre cette décision. Rien n'indique qu'ils seront remplacés. Les membres du CCAW et du CCV ont décidé de se réunir à nouveau sous peu, pour décider s'ils doivent poursuivre leur tâche de conseillers communautaires du projet Woodroffe.

L'avenir est noir pour la nouvelle communauté de Woodroffe, et on peu blâmer et la direction de la SCHL et les politiciens entêtés de Nepean. Selon Stewart Kennedy, on aurait dépensé \$800,000 jusqu'à maintenant pour les frais de consultation et les salaires du personnel. Il n'a pas dit si cette somme comprenait aussi les \$700,000 qui ont été versés à l'entreprise Zeidler, mais cela est peu probable. Tous ceux intéressés à voir ce que l'on peut acheter avec des sommes aussi importantes peuvent le faire en se rendant à l'Exposition immobilière, où sera exposé le projet Woodroffe, du 7 au 15 mai, au Sportsplex de Nepean.

TERMINOLOGIE DE LA PLANIFICATION

Bulletin n° 99:

Le 5 mai 1976

One of the main problems that citizens have to face when they begin to get involved in community planning is the difficulty in understanding planning terminology. The purpose of this bulletin is to provide interested citizens with a basic explanation of some of the most basic terms and concepts of zoning by-laws.

Zoning by-laws are under the jurisdiction of *municipal* governments, and most of the municipalities in the province of Ontario use the same basic approach when establishing their by-laws. Thus there are many similarities in form and terminology from one municipality to another, although the details may differ (for example, the City of Toronto would have higher-density urban zonings and fewer rural zonings than the City of Cornwall).

In the City of Ottawa, By-law AZ-64 is the comprehensive zoning by-law which specifies what land uses are permitted in designated zones. There are 17 different types of zones; the type of development permitted in each zone is outlined below:

(Note: "Public use" means parks, schools, churches, community centres, senior citizen housing, licenced daycare, public utility.)

P — public use

R1 — public use

— single family residential (having a lot width of 60 feet or more and lot area of seven thousand two hundred (7,200) square feet or more).

R2 — public use

— single family residential (having a lot width of 60 feet or more and lot area of six thousand (6,000) square feet or more).

R3 — public use

— single family residential (having a lot width of 50 feet or more and lot area of five thousand (5,000) square feet or more).

R4 — public use

— single family residential

— duplex, semi-detached or row dwelling

R5 — public use

— single family residential

— row or apartment dwelling (having a lot width of 60 feet or more and lot area of six thousand (6,000) square feet or more).

R6 — public use

— single family residential, semi-detached or duplex dwelling

— row or apartment dwelling (having a lot width of 75 feet or more and lot area of seven thousand five hundred (7,500) square feet or more).

L'un des principaux problèmes auxquels les citoyens font face lorsqu'ils commencent à s'intéresser à la planification communautaire est la difficulté de comprendre la terminologie de la planification. Le but du présent bulletin est de fournir aux citoyens intéressés les définitions de certains termes et notions essentiels des règlements de zonage.

Les règlements de zonage relèvent de la compétence des administrations *municipales*, et la plupart des municipalités de la province de l'Ontario adoptent la même attitude lorsqu'elles établissent leurs règlements. Par conséquent, il y a de nombreuses similarités de forme et de terminologie d'une municipalité à l'autre, même si certains détails peuvent différer (par exemple, la ville de Toronto a des zones urbaines de forte densité et moins de zones rurales que la ville de Cornwall).

Dans la ville d'Ottawa, le règlement AZ-64 est un règlement de zonage global qui précise les usages qu'on peut faire des terrains situés dans certaines zones. Il y a 17 types différents de zones; le type d'aménagement permis dans chaque zone est décrit ci-dessous:

(Nota: «usage public» signifie parcs, écoles, églises, centres communautaires, logements pour citoyens âgés, garderies autorisées, services publics.)

P — usage public

R1 — usage public

— logement unifamilial (terrain de 60 pieds ou plus de largeur et de sept mille deux cents (7,200) pieds carrés ou plus de superficie).

R2 — usage public

— logement unifamilial (terrain de 60 pieds ou plus de largeur et de six mille (6,000) pieds carrés ou plus de superficie).

R3 — usage public

— logement unifamilial (terrain de 50 pieds ou plus de largeur et de cinq mille (5,000) pieds carrés ou plus de superficie).

R4 — usage public

— logement unifamilial

— maison à deux logis, maison semi-détachée ou maisons en rangée

R5 — usage public

— logement unifamilial

— maisons en rangée ou immeuble à appartements (terrain de 60 pieds ou plus de largeur et de six mille (6,000) pieds carrés ou plus de superficie).

R6 — usage public

— logement unifamilial, maison semi-détachée ou maison à deux logis

— maisons en rangées ou immeuble à appartements (terrain de 75 pieds ou plus de largeur et de sept mille cinq cents (7,500) pieds carrés ou plus de superficie).

R7 — public use

— single family residential

— apartment dwelling or apartment hotel (having a lot width of 75 feet or more and lot area of seven thousand five hundred (7,500) square feet or more).

— commercial uses (located on ground floor or basement of an apartment dwelling).

RO — public use

— single family residential

— apartment dwelling or apartment hotel

— commercial uses.

G — government

— public uses

C1 — general commercial

C2 — central business commercial

C3 — special commercial

M1 — public uses

— commercial

— light industrial

M2 — public uses

— commercial uses

— intensive light industrial

M3 — public uses

— commercial uses

— médium industriel

M4 — public industrial

— commercial uses

— heavy industrial uses

In addition, the following symbols are used as suffixes to the zone symbols set out above to denote variations to the said zones:

“a”) attached to C1 denotes a standard general commercial zone and residential.

“b”) attached to C1 denotes a general commercial zone in which residential uses are not permitted.

“c”) attached to C1 denotes a commercial zone in which exceptions or variations have been made to permitted uses, parking, building location requirements or building height.

“ew”) attached to P denotes a restriction to the public use zone to limit uses to ecclesiastical uses.

“h”) attached to a zone symbol denotes either (i) a heritage zone; or (ii) a holding zone in which the permitted uses are subject to change when comprehensive development plans of subdivision are approved.

R7 — usage public

— logement unifamilial

— immeuble à appartements ou hôtel à appartements (terrain de 75 pieds ou plus de largeur et de sept mille cinq cents (7,500) pieds carrés ou plus de superficie).

— usages commerciaux (rez-de-chaussée ou sous-sol d'un immeuble à appartements).

RO — usage public

— logement unifamilial

— immeuble à appartements ou hôtels à appartements

— usages commerciaux.

G — gouvernement

— usages publics

C1 — commercial général

C2 — central—commerce et affaires

C3 — commercial spécial

M1 — usages publics

— commercial

— faiblement industriel

M2 — usages publics

— usages commerciaux

— faiblement industriel intensif

M3 — usages publics

— usages commerciaux

— moyennement industriel

M4 — usages publics

— usages commerciaux

— très industriel

De plus, les symboles suivants sont utilisés comme suffixes aux symboles des zones ci-dessus pour noter les variations entre lesdites zones:

«a» suivant C1 indique une zone commerciale générale et résidentielle.

«b» suivant C1 indique une zone commerciale générale mais nonrésidentielle.

«c» suivant C1 indique une zone commerciale dans laquelle des exceptions ou des modifications ont été faites aux usages autorisés: stationnement, exigences concernant l'emplacement de l'immeuble ou sa hauteur.

«ew» suivant P indique une restriction à la zone d'usage public pour en limiter l'usage aux besoins ecclésiastiques.

«h» suivant un symbole de zone indique soit (i) une zone de patrimoine; ou (ii), une zone réservée dans laquelle les usages autorisés sont sujets à changement lorsque les plans globaux d'aménagement de subdivision seront approuvés.

“t” attached to R3, R4, R5, R6, or R7 denotes a residential zone where, in addition to all of the uses permitted in the zone, a public parking area is permitted.

“x” attached to a zone symbol other than C1 denotes a special exception to the permitted uses, parking, building location requirements or building height of the zone.

The term “transitional area” is used in many zones within commercial areas. “Transitional Area” means land in a zone abutting a commercial zone and illustrated by the symbol “R” with the suffix “t”.

Bulk and Density

In addition to the *type* of development permitted (as outlined on previous page), an important consideration of any zoning specification is the allowable bulk and density of the buildings. This aspect is indicated by the Floor Space Index (FSI), which means: the ratio of the gross floor area of a building or buildings to the gross area of the lot on which the building or buildings are located. “Gross floor area” means: the total floor area obtained by adding together the area contained within the perimeter of the exterior of the building at each floor level.

The Floor Space Index is indicated by a number which follows the zoning designation already outlined above. For example, a C1-b (2.0) zone indicates:

C1 — general commercial

b — prohibits residential uses in a commercial zone (2.0)—Floor Space Index (FSI) of 2.0

The actual effect of the FSI designation is more understandable with a graphic presentation; see following page.

Special cases:

—In the C1 Zone the Floor Space Index may be utilized to its full extent in those C1 Zones indicated by a symbol “b” and in all other cases not more than one-half ($\frac{1}{2}$) of the index shown shall be utilized for commercial uses.

—In the C2 Zone any floor area above grade used for the parking of motor vehicles accessory to a non-residential use shall be counted as part of the gross floor area notwithstanding the definition in clause (ii) of paragraph 17 of section 1.

Standards of Development

Approval of site plans requires consideration of the landscaped open space in a zone. By-law AZ-64 states that “landscaped open space” means open space at ground level on a lot which is used for the growth and maintenance of grass, flowers, trees and shrubs and other landscaping, including a surfaced walk, patio, pool, or similar amenity, but excluding any driveway, ramp, car parking or loading area, curb, retaining wall or any covered space beneath or within any main building or structure.

Minimum landscaped open space has been designated in By-law AZ-64 for R5, R6, and R7 zones as follows:

«t» suivant R3, R4, R5, R6 ou R7 indique une zone résidentielle ou, en plus de tous les usages autorisés dans la zone, un stationnement public est permis.

«x» suivant un symbole de zone autre que C1 indique une exception spéciale aux usages permis, au stationnement, aux exigences concernant l'emplacement de l'immeuble ou à sa hauteur dans la zone.

L'expression «aire transitionnelle» est utilisée dans de nombreuses zones au sein des aires commerciales. «Aire transitionnelle» signifie une terre dans une zone attenante à une zone commerciale et elle est illustrée par le symbole «R» suivi du suffixe «t».

Nombre et densité

En plus du type de développement permis (décrit à la page précédente) le nombre et la densité des immeubles constituent aussi des aspects importants pour tout établissement de zones. Ces aspects sont indiqués par le rapport plancher-sol (RPS) qui est le rapport de la surface totale de tous les planchers d'un immeuble ou des immeubles à la surface totale du lot sur lequel l'immeuble ou les immeubles sont situés. «Aire brute de parquet» signifie l'aire de parquet totale obtenue par l'addition de l'aire comprise dans le périmètre extérieur de l'immeuble, à chaque étage.

Le rapport plancher-sol est indiqué par un nombre qui suit la désignation de zonage décrite précédemment. Par exemple, une zone C1-b (2.0) indique:

C1 — usage commercial général

b — interdiction des usages résidentiels dans une zone commerciale (2.0)—rapport plancher-sol (RPS) de 2.0.

Les conséquences réelles de la précision du RPS sont plus faciles à comprendre dans l'illustration graphique de la page suivante.

Cas spéciaux:

—Dans une zone C1, le rapport plancher-sol peut être entièrement utilisé dans les zones C1 assentie du symbole «b» et dans tous les autres cas, pas plus de la moitié ($\frac{1}{2}$) du rapport indiqué ne devra être utilisé à des fins commerciales.

—Dans la zone C2, toute aire de parquet au niveau du sol, utilisée pour le stationnement des véhicules automobiles et accessoire à un usage non résidentiel, doit être comptée dans l'aire brute de parquet, nonobstant la définition de l'alinéa ii) du paragraphe 17 de l'article 1.

Normes de développement

L'approbation des plans de l'emplacement nécessite l'étude des espaces libres paysagers dans une zone. Le règlement AZ-64 prévoit qu'un «espace libre paysager» est l'espace libre, au niveau du sol, dans un lot utilisé pour la croissance et l'entretien de pelouses, fleurs, arbres et arbustes et autres articles paysagers, y compris les promenades, patios piscines ou autres installations semblables à l'exclusion de toute entrée, rampe, stationnement pour automobiles ou zone de chargement, toit, mur de soutènement ou tout espace couvert au-dessous ou à l'intérieur de tout immeuble ou structure principale.

Les espaces libres paysagers minimum ont été désignés dans le règlement AZ-64 pour les zones R5, R6 et R7:

—in these zones a minimum of thirty per cent (30%) of the lot area shall be landscaped open space.

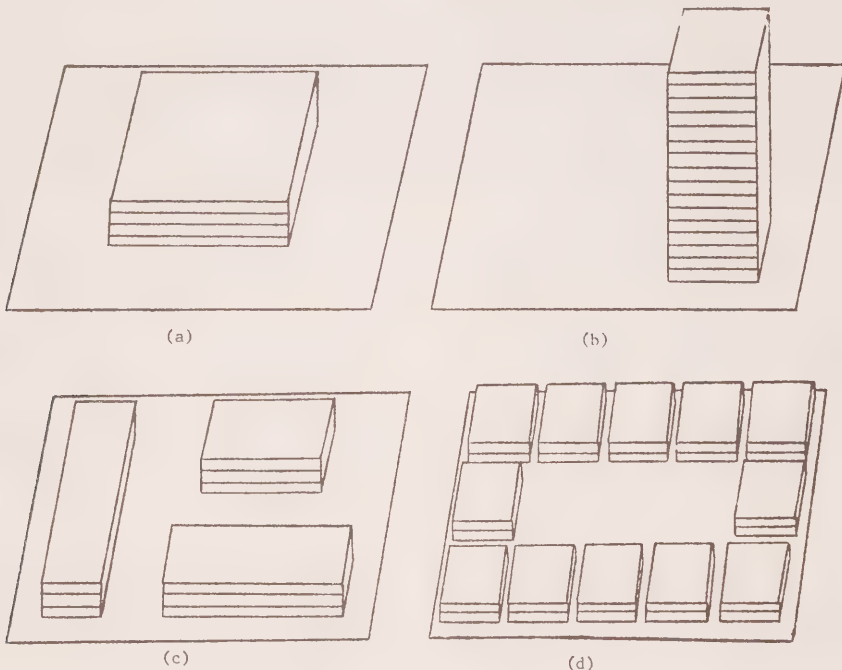
In an RO zone a minimum of thirty per cent (30%) of the lot area shall be landscaped open space, except that in the case of a building having ten per cent (10%) or more of its gross floor area occupied by offices (not including the rental office), medical or dental clinic, hotel or apartment hotel, a minimum of fifteen per cent (15%) of the lot area shall be landscaped open space.

The term “yard” means an open area located between a main wall of a building and lot line that, except for landscaping, is unobstructed above grade. The required yard for any particular development has the minimum depth or width which is regulated by By-law AZ-64.

—dans ces zones, un minimum de trente pour cent (30%) de la surface du lot doit être un espace libre paysager

Dans une zone R0, un minimum de trente pour cent (30%) de la surface du lot doit être un espace libre paysager, à l'exception des immeubles où dix pour cent (10%) ou plus de leur aire brute de parquet sont occupés par des bureaux (à l'exclusion du bureau de location), des centres médicaux ou dentaires, un hôtel ou hôtel à appartements, et il faut prévoir dans ce cas un minimum de quinze pour cent (15%) de la surface du lot en espaces libres paysagers.

Le terme «cour» signifie tout espace libre situé entre un mur principal d'un immeuble et la limite du lot qui, à l'exception de l'aménagement paysager, n'est pas obstrué au-dessus du sol. La cour requise pour tout développement aura la profondeur et la largeur minimums établies par le règlement AZ-64.



(ci-dessus): (a), (b), (c), (d): Rapport plancher-sol (RPS) = 1.0
Chacun de ces quatre exemples illustre un type différent de développement possible sur un lot dont le RPS = 1.0

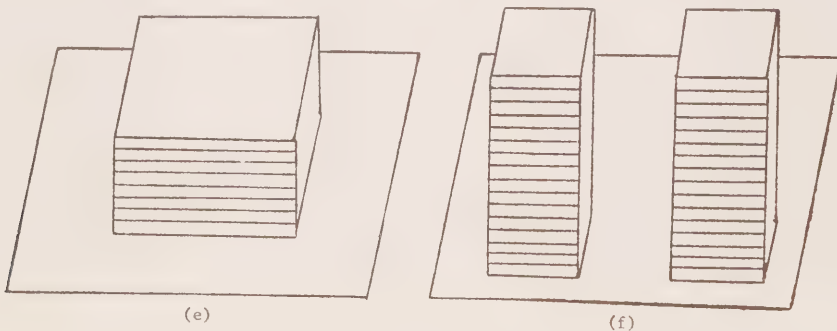
(above): (a), (b), (c), (d): Floor Space Index (F.S.I.) = 1.0
Each of these four examples illustrates a different type of development possible on a block of land with F.S.I. = 1.0

(ci-dessous): (e) (f): Rapport plancher-sol (RPS) = 2.0
Lorsque le rapport est doublé, les immeubles peuvent être deux fois plus élevés, par ex. (e) par rapport à (a), où il peut y en avoir deux fois plus, par ex. (f) par rapport à (b) où un autre type de développement évidemment

(below): (e), (f): Floor Space Index (F.S.I.) = 2.0
When the F.S.I. is doubled, this allows buildings to be twice as high eg. (e) compared to (a), or allows twice as many buildings eg. (f) compared to (b), or some other type of development, of course.

Dans tous les cas, si un règlement sur la hauteur s'applique au lot en question, la construction de certains immeubles “en hauteur” peut être interdite.

In any case, if there is a height by-law also applied to the block of land, some of the “higher-rise” development possibilities may be prohibited.



APPENDIX "NCR 47"

LAND PRIORITIES LOGICAL PLANNING

by
Lexington Park Assoc.

A Brief For Presentation to the Joint Committee of the Senate and the House of Commons on the National Capital Region

Submitted By:
Lexington Park Association

June 1976

INTRODUCTION

Lexington Park Association is comprised of citizens living within Ottawa, the location of which is south of Baseline Road and west of the Rideau River.

We have a planned residential community, well on its way to its projected 16,000 population, *no* slums, *no* ethnic problems, *no* streets of stores. Our vacant spaces are fast filling up and we have adequate municipal services. We also host one of the City's public housing projects.

We are a community of numerous mother tongues, with diverse professions, skills and interests.

Our Association is interested in maintaining a healthy, open-minded community, where citizens can act responsibly for the good of all.

OBJECTIVE OF BRIEF

To register with the Federal Government our concerns, fears, and recommendations as related to the concept of "Tomorrow's Capital".

BACKGROUND RESEARCH

Discussion with local residents as well as those visiting from other cities and provinces; participation in seminar of the Federation of Citizens' Associations; attendance at this Committee's hearings when possible; numerous news items dealing with those hearings; and information contained in the Information Kit obtained through the office of the Joint Clerk of this Committee, Mr. Normand.

PLAN OF ACTION*Identifying Community Limitations*

To have meaningful input to the Joint Senate and House of Commons Sub Committee on the National Capital Region, we recognized there would be limitations imposed on us by the following:

- Lack of easy accessibility to records, cost statements, terms of reference, etc., of the programs of Departments and Agencies of Government whose mandates to the present have permitted almost unilateral decision making.
- inability to conveniently schedule meetings with informed officials, at all government levels, at times when our community members were available to discuss the pros and cons of the concept of "Tomorrow's Capital".

APPENDICE «NCR 47»

PRIORITÉS EN MATIÈRE DE TERRAINS
PLANIFICATION LOGIQUE

PAR

L'ASSOCIATION LEXINGTON PARK

Mémoire présenté au Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur La Région de la Capitale nationale

Présenté par:
L'Association Lexington Park

Juin 1976

INTRODUCTION

L'Association Lexington Park représente les citoyens d'Ottawa qui vivent au sud de la route Baseline et à l'ouest de la Rivière Rideau.

Nous vivons dans une communauté résidentielle planifiée, qui atteindra bientôt une population de 16,000 habitants, *sans* taudis, *sans* problèmes ethniques, *sans* rues commerciales. Nos espaces vacants disparaissent rapidement et nous jouissons de services municipaux adéquats. L'un des projets de construction domiciliaire de la ville d'Ottawa se concrétise également à l'intérieur de nos limites.

Nous constituons une collectivité de personnes d'origines diverses dont les professions, les aptitudes et les intérêts diffèrent.

Notre Association s'intéresse au maintien d'une communauté ouverte et saine dont les citoyens peuvent agir pour le bien de tous.

BUT DU MÉMOIRE

Faire part au gouvernement fédéral de nos préoccupations, nos craintes et nos recommandations, concernant le concept de «La Capitale de demain».

RECHERCHE PRÉALABLE

Des discussions avec les résidents locaux ainsi qu'avec les visiteurs de d'autres villes et d'autres provinces; participation au colloque de la Fédération des Associations de citoyens; présence, lorsque possible, aux séances de ce Comité; publication de nombreux articles concernant ces séances; et étude des renseignements contenus dans la Trousse d'information obtenue de M. Normand, greffier du comité mixte.

PLAN D'ACTION*Identification des limites de la Communauté*

Afin d'exercer une influence significative sur le Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur la région de la Capitale nationale, nous reconnaissons l'existence des limites suivantes qui nous sont imposées:

- Non-disponibilité des dossiers, de l'évaluation des coûts, des attributions, etc., des programmes des ministères et des agences gouvernementales dont les mandats ont, jusqu'ici, permis des prises de décisions unilatérales.
- Impossibilité de prévoir des réunions avec les fonctionnaires en cause, à tous les paliers de gouvernement, lorsque les membres de notre Communauté étaient disponibles pour discuter les avantages et inconvénients du concept de la «Capitale de demain».

- the possibility of expertise living within our community who would not or could not indicate participation in this Brief out of fear (real or imagined) for their careers.

Identifying Community Contributions

Accepting the above restrictions, our Association was of the opinion that we could contribute to an overall reorganization of Federal Government thinking with regard to planning and acquisition of Federal lands, whether they are situated within the City of Ottawa, its immediate environs or indeed anywhere within Canada. Much thought was given to Federal powers which adversely affect, or restrict to an undesirable degree, our way of life within our community. In an attempt to determine the validity of our thinking, we endeavoured to reach solutions which would be applicable and just if carried out in other communities, cities or towns across this nation. We feel this is the right approach for citizens making decisions in any "Just Society".

MISCONCEPTIONS OF "TOMORROW'S CAPITAL"

Objective Number One

"TO CREATE AND MAINTAIN A CAPITAL THAT SYMBOLIZES CANADA AS A NATION"

This is based on the false assumption that acquisition of lands and buildings, whether for development into beautiful park lands or for erection thereon of large costly edifices, will in fact symbolize Canada as a nation. This assumption is both arrogant and unintelligent for the following reasons:

- it presupposes that the citizens of this City of Ottawa, together with their municipal government, and with the approval of the province, are not capable of planning their own City; that the citizens of the City of Hull, together with their municipal government, and with the approval of the Province, are not capable of planning their own City; and, that the citizens of the immediate environs of Ottawa and Hull, together with their local governments, and with the approval of their provinces, are not capable of planning their own communities.
- it presupposes that the people across this nation would evaluate the seat of government on the basis of looking at the cover of the book rather than its contents.
- it presupposes that at a time when all citizens across this nation are being directed to "tighten their belts", those same citizens are not sufficiently intelligent to judge such a grandiose scheme (Tomorrow's Capital) as irresponsibly disposing of their monies which are needed across the nation, and not only in the region surrounding the seat of government.
- it fails to recognize that the genuine symbol of any nation or city is the integrity shown and practiced by those chosen to govern.
- it fails to recognize that pride in this City of Ottawa comes from the people of this City and from our own achievements. The seat of government, as this City's largest land holder should pay its way, and abide by the same regulations and legislation applicable to other land holders, commercial or private.

- Le manque de participation des spécialistes de notre communauté qui n'ont pas voulu apporter leur contribution à ce mémoire, de peur (réelle ou imaginaire) de nuire à leur carrière.

Identification des contributions de la Communauté

Compte tenu des restrictions susmentionnées, notre Association croit qu'elle peut contribuer à la réorganisation générale des programmes fédéraux de planification et d'acquisition des terrains, que ceux-ci soient situés à l'intérieur de la ville d'Ottawa, de ses environs immédiats ou partout ailleurs au Canada. Nous avons étudié à fond les pouvoirs qui permettent au gouvernement fédéral, soit d'influer de façon négative sur la façon de vivre de notre communauté, soit d'en restreindre la portée à un degré indésirable. En essayant de déterminer la validité de notre raisonnement, nous avons cherché à trouver des solutions qui seraient applicables avec succès à d'autres communautés et d'autres villes du pays. Nous croyons que c'est la façon de procéder qui s'impose aux citoyens d'une «Société juste».

CONCEPTIONS ERRONÉES EXPRIMÉES DANS «LA CAPITALE DE DEMAIN»

Premier objectif

«CRÉER ET MAINTENIR UNE CAPITALE QUI SYMBOLISE LE CANADA EN TANT QUE NATION»

Cet objectif est fondé sur la présomption gratuite que l'acquisition de terrains et d'immeubles, soit en vue d'y aménager de beaux parcs ou d'y construire de grands édifices coûteux, symbolisera réellement le Canada en tant que nation. Cette supposition est à la fois présomptueuse et irrationnelle pour les raisons suivantes:

- Elle présuppose que les habitants de la ville d'Ottawa, de concert avec l'administration municipale et avec l'autorisation du gouvernement provincial, sont incapables d'élaborer un projet d'aménagement de leur propre ville; que les habitants de la ville de Hull, de concert avec leur administration municipale et avec l'autorisation du gouvernement provincial, sont incapables d'élaborer un projet d'aménagement de leur propre ville; et que les habitants de la banlieue d'Ottawa et de Hull, de concert avec leur administration locale et avec l'autorisation de leur gouvernement provincial, sont incapables d'élaborer un projet d'aménagement de leurs propres localités.
- Elle présuppose que tous les Canadiens évalueront le siège du gouvernement en se fiant sur les apparences plutôt que sur la réalité.
- Elle présuppose qu'à un moment où l'on demande à tous les Canadiens de «se serrer la ceinture», ces mêmes Canadiens ne sont pas suffisamment intelligents pour juger que dans le cadre d'un projet grandiose tel que celui de «la Capitale de demain», on dépense inconsidérablement des fonds publics dont on a besoin dans tout le Canada, et non uniquement dans la région environnante du siège du gouvernement.
- Il omet de reconnaître que le symbole réel de tout pays ou de toute ville est l'intégrité dont font preuve ceux qui ont été choisis pour gouverner.
- Il omet de reconnaître que ce sont les habitants de la ville d'Ottawa et leurs propres réalisations qui contribuent au sentiment de fierté qu'elle suscite. Le gouvernement, qui est le propriétaire foncier le plus important de la ville, devrait verser ses contributions et se conformer aux mêmes règlements et mesures législatives que les autres propriétaires fonciers, commerciaux ou particuliers.

- it presupposes that people within the National Capital region, more than those living elsewhere in Canada, should have special Federal assistance in "eliminating long standing social and economic disparities by providing a choice of place of work and residence".
- it begs direct confrontation with the Provincial and Municipal governments.
- it fails to recognize that any attempt to decentralize or fracture the policy-making bodies from the seat of government which is Ottawa, is to promote further unrest within the people of this country, and will result in inefficiencies that are already manifest in a greater tax burden on every citizen of Canada.
- it fails to recognize the multicultural and multilingual reality of the Capital. We want no second-class citizens here or within our nation.
- Il présuppose que les habitants de la région de la capitale nationale devraient, plus que ceux des autres régions du Canada, bénéficier d'une aide spéciale du gouvernement fédéral pour «supprimer les disparités économiques et sociales de longue date, en leur offrant un choix de lieux de travail et de résidence.»
- Il conduit à un affrontement direct avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales.
- Il omet de reconnaître que toute tentative pour décentraliser ou séparer les organismes chargés d'élaborer des politiques, du siège du gouvernement qu'est Ottawa, ne fait que provoquer plus de malaise parmi les Canadiens, et entraînera une inefficacité déjà manifeste dans le fardeau fiscal plus lourd imposé à tous les Canadiens.
- Il omet de reconnaître la diversité culturelle et le multilinguisme de la capitale. Nous ne voulons pas de citoyens de deuxième catégorie dans notre région ou dans notre pays.

Objective Number Two

"TO FOSTER A HIGH QUALITY OF LIFE IN THE CAPITAL REGION"

In elaboration of this Objective, "Tomorrow's Capital" states that "the Capital should encompass a variety of residential alternatives, established residential communities should be protected, community services must be of consistently high standard throughout the Region, there should be provision of efficient transportation and a wide range of cultural and recreational experiences for residents and visitors". It is inconceivable that the Federal Government should suggest they assume the role of municipal and provincial governments. It is inconceivable also that the Federal Government assume they are better qualified to act on behalf of individuals and citizens of this City or this region.

It is in the poorest taste to even state the above Objective when in fact it would be usurping the powers of other governments which are much closer to the people.

Are the citizens of Ottawa and region less qualified, than those of Vancouver, Winnipeg or Halifax, in fostering a high quality of life?

The City of Ottawa is well endowed with *natural* beauty, as is the City of Hull. However, if the warring factions within Federal Government should resolve such problems as pollution of the Ottawa and Rideau Rivers, the people would be able to live a "quality of life" which is rather heady to envision.

Legislation is needed NOW, legislation strong enough to overrule any individual department's emphasis on programs which would in any way endanger or pollute our country's clean supply of water.

Is clean water, so fundamental to a healthy nation, so difficult to ensure? We believe it imperative that we receive a resolution to this problem NOW.

Deuxième objectif

"PROMOUVOIR UNE HAUTE QUALITÉ DE VIE DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE"

Dans l'élaboration de cet objectif, on déclare dans «la Capitale de demain» que «la Capitale devrait offrir une gamme de possibilités de logements. On devrait protéger les communautés résidentielles en place, fournir des services communautaires de haute qualité pour l'ensemble de la région, prévoir un système de transport efficace et une grande diversité d'activités, de culture et de récréation pour les résidents et les visiteurs.» Il est inconcevable que le gouvernement fédéral propose qu'il assume le rôle des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. Il est également inconcevable que le gouvernement fédéral suppose qu'il est mieux qualifié pour agir au nom des habitants de notre ville ou de notre région.

Il est de très mauvais goût même de formuler l'objectif ci-dessus, lorsqu'en fait il usurpera les pouvoirs d'autres administrations qui sont beaucoup plus proches de la population.

Les habitants d'Ottawa et de sa région sont-ils moins qualifiés, que ceux de Vancouver, de Winnipeg ou d'Halifax, pour promouvoir une haute qualité de vie?

La ville d'Ottawa est dotée de beauté *naturelle*, de même que la ville de Hull. Toutefois, si les factions en désaccord au sein du gouvernement fédéral parvenaient à résoudre des problèmes tels que la pollution des rivières Ottawa et Rideau, les habitants de la région pourraient jouir d'une «qualité de vie» qui est plutôt exaltante à envisager.

Nous avons besoin de mesures législatives ACTUELLEMENT, suffisamment draconiennes pour écarter l'insistance de tout ministère sur la mise en œuvre de programmes qui d'une façon quelconque mettraient en danger ou pollueraient les ressources hydrographiques de notre pays.

Leur pureté, qui est essentiel pour un pays sain, est-elle si difficile à assurer? Nous pensons qu'il est impérieux qu'on prenne actuellement la résolution de résoudre ce problème.

We believe we should not suffer financially or socially through erection of federal buildings in other areas, whether it be Hull, Vancouver, Charlottetown or Toronto. We feel we will be supported in this view across the river and across the country. However, with the hectic helter-skelter planning of Federal Government facilities in recent years, we have witnessed a sad comedy of errors which would surpass the antics of the most talented clown.

Who now will occupy the buildings in this City, owned or privately erected by developers, and which have been paid for with rentals received from the Federal Government? Public Servants in large numbers are not sufficiently wealthy to utilize them as secondary businesses. The Federal Government itself has created Act I. Now, the people of this City are compelled to write and direct Act II.

We cannot in conscience permit such inept planning to destroy the quality of life in other communities through decentralization. We do not want strangulation of natural growth of municipalities by Federal Government acquisition of lands. The citizens of any municipality must retain the right to plan their community in accordance with their way of life!

We know that responsible town planning will not desecrate our residential areas. We would like to see this City's largest land owner, the Federal Government, act as a responsible trustee of the people's land trust. It should be in attendance at local government hearings, prepared to give written indication of its intent with regard to its specific properties and services. It should publicly justify its needs to do so. To "co-operate" otherwise is both deceitful and irresponsible.

In our small community, the NCC did not protect areas immediately surrounding historical or unique monuments to the nation, i.e., Hog's Back-Rideau Canal and the Central Experimental Farm, when erection of high rise apartments visually intruded on their beauty.

We believe it desirable to restrict uncontrolled growth of Federal employment in Ottawa, and see a sharing of government buildings with others. This should release Federal land holdings in Ottawa for other developmental purposes, and there would be employment available for people in this City who do not want to or cannot work for the state. Further, we believe that a Federal work force more representatively distributed would be more responsive to problems in the rest of the country. However, any lands acquired or buildings erected must be creatures of their host province. We believe that Parliament, if it is considering re-organization of government, should hold itself responsible for writing in guarantees that none of their creations will be able to act irresponsibly, disregarding the needs and wishes of the residents of the area.

A notre avis, nous ne devrions pas avoir à souffrir, ni au plan financier ni au plan social, parce que des immeubles fédéraux sont construits ailleurs, que ce soit à Hull, à Vancouver, à Charlottetown ou à Toronto. Et nous avons le sentiment que, de l'autre côté de la rivière comme d'un bout à l'autre du pays, nous trouverons des gens qui pensent comme nous. Toutefois, vu la planification abracadabrante et fiévreuse des installations du gouvernement fédéral ces dernières années, nous avons été témoins d'une triste comédie d'erreurs, qui l'emporterait sur les bouffonneries du clown le plus doué.

Qui donc s'installera maintenant à Ottawa dans ces immeubles appartenant à des entrepreneurs ou construits privément par ceux-ci; des immeubles dont la construction a été financée grâce aux loyers payés par le gouvernement fédéral? Même un nombre considérable de fonctionnaires n'a pas la fortune de les faire servir à des affaires secondaires. Le premier acte est de conception fédérale, et maintenant, c'est aux citoyens de la ville qu'il appartient de rédiger et de diriger le deuxième acte.

En conscience, nous ne pouvons permettre qu'une planification aussi absurde détruise la qualité de la vie en d'autres collectivités, suite à une décentralisation. L'achat de terrains par le gouvernement fédéral ne doit pas ébranler la croissance naturelle des municipalités, et cela contre notre gré. Les citoyens de toute municipalité doivent conserver le droit qu'ils ont à planifier leur communauté selon leur mode de vie!

Un urbanisme conscient de ses responsabilités ne saccagera pas nos zones résidentielles. Nous aimerions voir le gouvernement fédéral, le plus gros propriétaire foncier de la ville, agir en dépositaire comptable de la confiance que les gens lui font au sujet des terrains. Le gouvernement devrait assister aux audiences des administrations municipales et être prêt à donner par écrit des renseignements sur l'usage qu'il entend faire de ses propriétés et services spéciaux et il devrait justifier en public la nécessité de telles actions. Toute autre forme de «coopération» est à la fois trompeuse et irresponsable.

Dans les limites de notre petite collectivité, la CCN n'a pas protégé les endroits à proximité des monuments historiques ou uniques en leur genre pour le pays, par exemple, le canal Rideau à Hog's Back et la Ferme expérimentale, dont la beauté a souffert après la construction de tours d'habitation désagréables à voir.

Il est souhaitable, à notre avis, de restreindre la croissance non contrôlée du nombre de fonctionnaires fédéraux à Ottawa, et nous verrions bien le gouvernement partager ses édifices avec d'autres. Une telle politique libérerait des terrains possédés par le Fédéral, à Ottawa, terrains qui pourraient être utilisés à d'autres objectifs de développement et fourniraient ainsi, dans cette ville, de l'emploi à des personnes qui ne veulent ou ne peuvent travailler pour l'État. De plus, nous pensons que les effectifs du Fédéral, s'ils étaient répartis de façon plus représentative, sauraient mieux répondre aux problèmes qui se posent ailleurs dans le pays. Cependant, toute acquisition de terrains ou construction d'immeubles doit relever de la compétence de la province en cause. Si le Parlement se propose de réorganiser le gouvernement, nous sommes d'avis qu'il devrait assumer la responsabilité d'explicitier par écrit des garanties qui empêcheraient ses «créations» d'agir d'une façon irresponsable, passant outre aux besoins et aux vœux des résidents d'une zone.

Part of the responsibility of any government should be to pay its own way. No host community, present or future, of major government installations should be expected to exist year after year on a fixed sum granted in lieu of taxes. The local ratepayers should not be expected to meet the inflated costs of providing services. The government's fair share should be indexed to keep up with annual costs. Only the Federal Government can ignore municipal tax increases. It is hurting many of our people unjustly.

Transportation is a complex and costly service to provide. We believe that it could be beneficial and efficient planning to share this service with the City of Hull. We do wish to point out though that to CREATE the service, before the need exists, could not be justified to the people of Canada.

There is a priority need now for improved transportation facilities involving ring roads around communities on the north and south side of the Ottawa River, and the required connecting bridges to the east and west of the central cores of the Ottawa and Hull communities.

Objective Number Three

"TO CONSERVE AND PROTECT ENVIRONMENTAL RESOURCES"

In view of the preceding reasoned objections, is it possible the NCC thinks the people of this region wear blinders? How can any federal department or agency of government state such an objective when in practice it has been the least of their concerns—from the Indian Reserves to the St. Lawrence River, to the Ottawa and Rideau Rivers, and to the coastlines of this great nation?

SUMMARY

In summation, we know there is no "Shangri-La". We are a nation of great wealth in human and natural resources. However, there are citizens who have not been so fortunate to benefit from either. Many too have not felt the rewards of personal achievement. Surely, personal achievement is the elixir which strengthens the individual, and therefore the nation. We feel the concept of "Tomorrow's Capital" would deny this nation the opportunity of using their brain in planning their provinces and municipalities in accordance with their wants and priorities. We believe this concept would alienate Canadian against Canadian, and Canadians against their Federal Government. This could destroy our country by fragmentation, rather than promote a joyous healthy experience which should be ours for the taking. We believe the Federal Government has a big task to perform in responsibly managing the Treasury of this country which is in their trust. We believe that "Tomorrow's Capital" is another case of "extending the carrot". WE ARE NOT RABBITS!

We believe that scenic drives and beautiful parklands do not a country make. They can only be enjoyed by those who have the time to see and use them. However, the time is fast approaching in the Ottawa-Hull area, where more of the same cannot be justified without taking into consideration priority use of land, including transportation needs.

La responsabilité de tout gouvernement consiste, en partie, à assumer ses propres dépenses. Il ne faudrait attendre d'aucune collectivité présente ou future, qui accueille des installations gouvernementales importantes, qu'elle subsistât, bon an mal an, grâce à un montant fixe accordé en lieu de taxe. Les contribuables locaux ne devraient pas avoir à défrayer le coût gonflé des services à installer. La part juste du gouvernement devrait être indexée au rythme-même de la hausse des coûts annuels. Seul le gouvernement fédéral peut passer outre aux augmentations de taxes municipales. Et cela cause un tort injuste à beaucoup d'entre nous.

Assurer un service de transport public est une tâche complexe et coûteuse. Une planification efficace aurait avantage, selon nous, à en partager les frais avec la municipalité de Hull. Mais nous tenons à souligner que la CRÉATION de ce service ne pourrait être justifiée aux yeux du peuple canadien, sans que le besoin en existât.

Il nous faut, maintenant, en priorité, améliorer les moyens de transport en construisant, par exemple, des chemins de ceinture autour des municipalités situées au nord et au sud de la rivière des Outaouais et des viaducs menant à l'est et à l'ouest des centres urbains d'Ottawa et de Hull.

Objectif n° 3

"CONSERVER ET PROTÉGER LES RICHESSES DU MILIEU"

A la lumière des objections apportées précédemment, est-il possible que la CCN croie que les habitants de cette région soient aveugles? Comment un ministère fédéral ou un organisme gouvernemental peuvent-ils prétendre viser un tel objectif lorsque, en pratique, le milieu a constitué la moindre de leurs préoccupations—des réserves indiennes au fleuve St-Laurent, aux rivières des Outaouais et Rideau, et aux régions côtières de ce grand pays?

RÉSUMÉ

Tout compte fait, nous savons qu'il n'existe pas de «Shangri-La». Notre pays possède de nombreuses ressources, tant humaines que naturelles. Toutefois, certains citoyens n'ont pu malheureusement en profiter. Un trop grand nombre d'entre eux n'ont pu connaître les joies des réalisations individuelles. Assurément, le succès personnel est l'elixir qui renforce l'individu, et par conséquent, le pays. Nous estimons que le concept de «capitale de demain» priverait le pays de talents susceptibles de concevoir des provinces et des municipalités conformes aux besoins et aux priorités de leurs citoyens. Il éloignerait les Canadiens entre eux et les dissocierait de leur gouvernement fédéral, au lieu de les inviter à vivre une expérience saine et agréable qu'il appartiendrait à chacun d'eux de partager. Le pays en serait détruit par fragmentation. Le gouvernement fédéral a une grande tâche à accomplir, car il détient la responsabilité de la gestion des fonds nationaux que les citoyens lui ont confiés. La «capitale de demain» est selon nous rien d'autre qu'un appât. NOUS NE SOMMES PAS DES LAPINS!

Nous croyons que les routes panoramiques et les belles promenades ne font pas un pays. Seuls ceux qui ont le temps de les voir et de les utiliser peuvent en profiter. Toutefois, les événements se succèdent à un rythme accéléré dans la région d'Ottawa-Hull, et on ne peut se justifier de demeurer en stagnation et de ne pas se poser le problème de l'utilisation prioritaire du terrain, y compris pour les besoins du transport.

We believe cultural identity in real terms cannot be legislated. We believe cultural identity can only be felt by those with food on their tables and dollars in their pockets. We believe our energies should be spent in attaining this goal first. We believe "Tomorrow's Capital" does not represent the interests and priorities of *all* Canadians.

CONCLUSIONS

"Tomorrow's Capital" is a grandiose scheme, envisioning a Fantasyland to top the great Disney. It is an undemocratic, unrealistic attempt to invade the realm of Municipal and Provincial governments.

"Tomorrow's Capital" is a scheme by which, if implemented, the Federal Government would endanger the self-reliance and self-respect of the citizens of this country.

"Tomorrow's Capital", if implemented, would result in huge public expenditures, further draining our country's resources without compensating benefits to the nation.

"Tomorrow's Capital" implies concern about the quality of life for the citizenry of the National Capital region—WHY is the Federal Government not as equally concerned for *all* citizens of Canada?

"Tomorrow's Capital" does nothing to rationalize the overlapping of responsibilities between the various Federal Government departments and agencies. This results in confusion and waste of energy by municipal and provincial agencies who may wish to co-ordinate their planning and programming activities.

RECOMMENDATIONS

THAT a re-alignment take place of the responsibilities of *all* Federal Government Departments, dealing with the acquisition of Federal lands, to come within the jurisdiction of *one* Department only. This Department should have full mandate of a responsible Land Resource Protective Authority.

THAT such legislation include safeguards which would prohibit unilateral decision-making *at any time*.

THAT no exceptions to the above be permitted.

THAT acquisition of Federal lands, for either open space or building requirements, be justified in writing to the municipality and province in which jurisdiction the land is situate.

THAT the taxpayers' monies be used in determining our priorities as a *nation* (fuel and food at prices within reason) rather than the existing policy of "Ask and Ye Shall Receive".

THAT future planning of arterials should be to avoid existing communities, and with the intention of putting them below the surface to eliminate noise, disruption and fragmentation of communities—overhead access would be permitted from one area to another.

THAT Federal Lottery be earmarked to clean up pollution.

THAT Federal policy be established to meet needs *when they arise* rather than to CREATE the needs.

L'identité culturelle, à vrai dire, ne peut faire l'objet de lois, pas plus qu'elle ne peut être ressentie par ceux qui n'ont pas suffisamment à manger et à dépenser. C'est vers cet objectif que nous devrions d'abord concentrer nos énergies. La «capitale de demain» ne reflète ni les intérêts ni les besoins prioritaires de *tous* les Canadiens.

CONCLUSIONS

«La capitale de demain» est un projet grandiose, un monde de fantaisie propre à rivaliser avec le magnifique Disney. C'est un effort qui n'est pas du tout démocratique ni réaliste pour s'ingérer dans les affaires des gouvernements municipaux et provinciaux.

«La capitale de demain» est un projet qui, s'il est mis à exécution, permettra au gouvernement fédéral de compromettre l'indépendance et le respect de soi, des citoyens de ce pays.

«La capitale de demain», si elle est mise à exécution, nécessiterait une dépense publique énorme, taxant encore plus les ressources de notre pays, sans lui rapporter d'autres bénéfices.

«La capitale de demain» suppose qu'on est préoccupé par la qualité de la vie des citoyens de la région de la capitale nationale. POURQUOI le gouvernement fédéral n'est-il pas tout aussi préoccupé pour *tous* les citoyens du Canada.

«La capitale de demain» ne résoud en rien le problème du chevauchement des responsabilités entre les différents ministères et organismes du gouvernement fédéral. Ceci crée la confusion et entraîne le gaspillage d'énergie par les organismes municipaux et provinciaux qui peuvent vouloir coordonner leurs activités de planification et de programmation.

NOUS FAISONS LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES:

QU'on remanie les responsabilités de *tous* les ministères du gouvernement fédéral qui s'occupent de l'acquisition de terrains fédéraux, pour qu'elles soient regroupées sous la juridiction d'un *seul* ministère. Ce ministère devrait obtenir un plein mandat d'un organisme de protection des ressources en terrains.

QU'une telle loi prévoit des garanties qui interdiraient *en tout temps* la prise de décision unilatérale.

QU'aucune exception à ce qui précède ne soit autorisée.

QUE l'acquisition de terrains fédéraux pour des terrains vagues ou pour des besoins de construction, soit justifiée par écrit à la municipalité ou à la province dans laquelle les terrains sont situés.

QUE les taxes des contribuables soient utilisées pour déterminer nos priorités en tant que *pays* (combustible et denrées à des prix saisonniers) plutôt que de maintenir la politique actuelle de «Demandez et vous recevrez».

QU'on tente, lors de la planification future des artères, d'éviter les communautés actuelles et qu'on cherche à construire ces artères sous terre, pour éliminer le bruit, le dérangement et la fragmentation des communautés; le trajet entre les communautés pourrait se faire en surface.

QUE la loterie fédérale soit utilisée, en bonne partie, pour combattre la pollution.

QUE la politique fédérale soit établie pour répondre aux besoins lorsqu'ils se présentent plutôt que pour créer les besoins.

Respectfully submitted,
(Mrs. Kathleen Tuskey)
Chairman,
Lexington Park Association.

Respectueusement soumis,
La présidente,
Lexington Park Association
M^{me} Kathleen Tuskey

APPENDIX "NCR 48"

A PROPOSAL FOR THE ESTABLISHMENT OF A
NATIONAL CAPITAL ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT AGENCY

A brief presented to the Joint Parliamentary Committee on the National Capital Region by the National Capital Environmental Council, 29 June 1976.

INDEX

INTRODUCTION

I WHY A NATIONAL CAPITAL ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT AGENCY?II THE ENVIRONMENT DEFINED IN THE CONTEXT
OF THE NCR

CONCLUSION

APPENDICES

A National Capital Environmental Council

B Proposed Investigative Committee

REFERENCES

INTRODUCTION

Douglas Fullerton's study¹ of government in the National Capital Region (NCR) assumed that the Region "is one economic entity, totally dominated by the federal government, and that this unity or integrity demands a better coordination of municipal government than now exists". The study also states that "no . . . form of local government will be effective unless it involves the direct participation of the three levels of government², along with some surrender of power . . ."

¹ "The Capital of Canada—How Should it be Governed?" by Douglas Fullerton, May 1974.

² Municipal, provincial and federal.

The National Capital Environmental Council³ is in agreement with these views, and on the basis of a proposed cooperative governmental framework for the NCR, wishes to recommend that a NATIONAL CAPITAL ENVIRONMENTAL ASSESSMENT AGENCY be created to conduct environmental assessments of all future developments which might affect the quality of the environment in the NCR.

³ See Appendix A.

I WHY A NATIONAL CAPITAL ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT AGENCY?

The National Capital Region is presently undergoing a rapid urbanisation process. Indeed, projected figures indicate that this process will continue at least for the next twenty-five years. The current population of the NCR stands at approximately 650,000 and according to one estimate by the Ministry of State for Urban Affairs that figure could climb to 1,420,000 by the year 2020. While this rapid development takes place in order to accommodate the demands of an ever-increasing population, created primarily by the federal presence, we pose the question, "What is happening to the environmental quality of the National Capital Region?" The respective regional governments of Ontario⁴ and Quebec⁵ continue to build sewers, roadways and housing to keep pace of the increased population demands, while the federal government erects more office facilities and demonstration projects⁶. However, none of these governments are generally responsible for the impacts of their respective activities on the regional environment. The Environmental Council believes it is imperative that the issue of regional environmental assessment be

APPENDICE «NCR 48»

PROPOSITION EN VUE DE L'ÉTABLISSEMENT D'UN
OFFICE D'ÉVALUATION DE L'ENVIRONNEMENT
DANS LA CAPITALE NATIONALE

Mémoire présenté au Comité mixte parlementaire sur la région de la Capitale nationale par le Conseil de l'environnement de la Capitale nationale, le 29 juin 1976.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

I POURQUOI UN OFFICE D'ÉVALUATION DE L'EN-
VIRONNEMENT DE LA CAPITALE NATIONALEII L'ENVIRONNEMENT DÉFINI DANS LE CONTEXTE
DE LA RCN

CONCLUSION

APPENDICES

A CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA CAPI-
TALE NATIONALEB PROPOSITION EN VUE DE LA FORMATION D'UN
COMITÉ D'ENQUÊTE

SOURCES

INTRODUCTION

L'étude¹ de Douglas Fullerton sur l'administration de la Région de la Capitale nationale (RCN) laissait entendre que la Région était une entité économique, entièrement dominée par le gouvernement fédéral et que cette unité ou intégrité exigeait une meilleure coordination de l'administration municipale actuelle. L'étude déclare également qu'aucune—forme d'administration locale ne sera efficace à moins qu'elle ne comporte la participation directe des trois paliers de gouvernement², ajoutée à la cession de certains pouvoirs—

¹ «La Capitale du Canada—comment l'administrer?» par Douglas Fullerton, mai 1974.

² Municipal, provincial et fédéral

Le Conseil de l'environnement de la Capitale nationale³ est d'accord avec ces opinions et, en fonction de la proposition d'un cadre gouvernemental de coopération pour la RCN, recommande la création d'un ORGANISME D'ÉVALUATION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE pour faire évaluer les conséquences sur l'environnement de tous les projets futurs qui pourraient influencer sur la qualité de cet environnement.

³ Voir l'appendice A.

POURQUOI UN OFFICE D'ÉVALUATION DE L'ENVI-
RONNEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE

La Région de la Capitale nationale connaît actuellement une urbanisation rapide. En fait, les prévisions indiquent que ce processus continuera durant les vingt-cinq prochaines années au moins. La population actuelle de la RCN est d'environ 650,000 personnes et, selon les prévisions du ministère d'État aux Affaires urbaines, ce chiffre pourrait passer à 1,420,000 personnes d'ici l'an 2020. Alors que cette évolution rapide se poursuit pour satisfaire aux besoins d'une population toujours croissante, et que crée principalement la présence fédérale, nous nous demandons ce qu'il advient de la qualité de l'environnement dans la Région de la Capitale nationale. Les administrations régionales respectives de l'Ontario⁴ et du Québec⁵ poursuivent leur construction d'égouts, de routes et de logements pour mieux répondre aux demandes croissantes de la population tandis que le gouvernement fédéral construit plus d'immeubles à bureaux et de projets de démonstration⁶. Cependant, aucune de ces administrations n'est généralement responsable des conséquences de leurs activités respectives sur le milieu régional. Le Conseil de l'environnement est d'avis

brought to the forefront of our concerns and dealt with before further federal development occurs in the NCR.

⁴ Regional Municipality of Ottawa-Carleton

⁵ Outaouais Regional Community

⁶ LeBreton Flats, Rideau Centre, Fournier, Woodroffe/Baseline

The following examples serve to illustrate why this issue merits immediate attention:

— The Hull Amalgamated Citizens' Committee boycotted an invitation by the National Capital Commission to participate in the planning of the Fournier Housing Development Project in Hull. This was due to the fact that this project would not accommodate the low-income workers already expropriated from their homes by the NCC.

— Centre Town, Lower Town and Sandy Hill residents have consistently striven together with Heritage Ottawa to prevent the systematic demolition of old buildings in Ottawa, to be replaced by parking lots, and subsequently highrises. This same problem is currently occurring in the City of Hull where demolition of heritage buildings is taking place to facilitate the construction of federal offices.

— Action Britannia, tired of the many arterial roadways proposed for their neighbourhood to accommodate a future Deschenes River crossing, are currently working towards encouraging the setting up of a "Crossing Commission". This Commission would consist of representatives from all levels of government in both Ontario and Quebec, and also from bona fide community groups. Its purpose would be to define the location of a west Ottawa bridge, and then designate and preserve rights of way to the bridge on both sides of the river to have minimum impact on surrounding residential communities, natural and recreational areas. The construction of a west Ottawa bridge will ultimately be a federal responsibility.

— The Lucerne Council approved construction of several hundred housing units in the knowledge that sewage treatment facilities are already either inadequate or non-existent for Lucerne. In its turn, the Outaouais Regional Community shrugs off the responsibility of a potential health hazard which would be caused by the increased dumping of raw sewage into the Ottawa River, by stating it is the responsibility of the Quebec Ministry of Environment. All this, when it is well known that the Federal government has pledged to clean up that same river to ensure a sanitary water supply for residents of the NCR.

qu'il s'impose de placer au premier rang de nos problèmes la question de l'évaluation du milieu régional et de la régler avant que de nouveaux projets fédéraux ne soient construits dans la RCN.

⁴ Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

⁵ Communauté régionale de l'Outaouais

⁶ Les LeBreton Flats, le Centre Rideau, Fournier, Woodroffe/Baseline

Les exemples qui suivent expliquent pourquoi cette question mérite immédiatement notre attention:

— Le Comité des citoyens de Hull a boycotté l'invitation de la Commission de la Capitale nationale de participer à la planification du Projet de construction domiciliaire Fournier à Hull. Ce boycottage était dû au fait que ce projet n'était pas destiné aux travailleurs à faible revenu que la CCN avait déjà expropriés.

— Les résidents du centre-ville, de la basse-ville et de la côte de sable ont constamment cherché, de concert avec Héritage Ottawa, à prévenir la démolition systématique des immeubles historiques à Ottawa que l'on devait remplacer par des terrains de stationnement et, par la suite, par des immeubles en hauteur. La ville de Hull connaît actuellement le même problème où l'on démolit les immeubles historiques pour faciliter la construction des immeubles fédéraux.

— Le groupe d'action de Britannia, lassé des nombreuses propositions en vue de la construction d'artères dans leur quartier pour accommoder un futur passage de la rivière Deschênes, cherche actuellement à encourager l'établissement d'une «Commission chargée de la construction de passages de rivières». Cette commission comprendrait des représentants de tous les paliers de gouvernement, tant en Ontario qu'au Québec, et des représentants autorisés des groupes provenant de la collectivité. Son objet serait de définir la location d'un pont à l'ouest d'Ottawa et, par la suite, de désigner et de préserver les droits de passage sur le pont des deux côtés de la rivière, lequel droit aurait le minimum de répercussions sur les collectivités résidentielles environnantes, sur les aires naturelles et récréatives. La construction d'un pont à l'ouest d'Ottawa relèvera à toutes fins du fédéral.

— Le Conseil de Lucerne a approuvé la construction de plusieurs centaines d'unités de logement tout en sachant que les installations pour le traitement des eaux d'égout sont déjà, soit inadéquates ou inexistantes, dans Lucerne. À son tour, la Communauté régionale de l'Outaouais se lave les mains de la responsabilité d'un danger possible pour la santé que causerait le déversement accru des eaux d'égout non traitées dans la rivière des Outaouais en déclarant que cette responsabilité relève du ministère de l'Environnement du Québec. Et ceci en défit du fait que l'on sache fort bien que le gouvernement fédéral s'est engagé à épurer les eaux de cette même rivière pour assurer aux résidents de la RCN un approvisionnement en eau salubre.

REFERENCES

"The Capital of Canada—How Should it be Governed?" by Douglas Fullerton, May 1974

RÉFÉRENCES

«La Capitale du Canada: comment l'administrer?» par Douglas Fullerton, mai 1974

«Dictionary of Ecology» by Herbert C. Hanson

«Environmental Management and Public Participation» by the Canadian Environmental Law Association and the Canadian Environmental Research Foundation

«Environment on Trial» by the Canadian Environmental Law Association and the Canadian Environmental Research Foundation

Report of an Environment Canada Task Force, August, 1972 regarding the development of a Federal Environmental Impact Assessment Policy

Bill 14, 5th Session, 29th Legislature, Ontario—The Environment Assessment Act, 1975 [Green Paper]

United States National Environmental Policy Act, January, 1970

«The Control of Industrial Pollution in Sweden» by Lennart J. Lundquist, 1974

- The Mer Bleue, of national biological significance, was recommended to Gloucester Township as a potential garbage dump. The NCC is responsible for the management of this area.
- Approximately five years ago, the Municipality of Ottawa-Carleton approved a major sewer inflow into the Ottawa River at Shirley's Bay. This inflow is upriver from many public swimming areas to be found along the Ottawa River—its existence contributes to the questioned continued ability of that river to remain a public swimming resource. The government in question states this inflow is but a temporary measure until 1982. Again the Federal government has an interest in protecting the waterways in the NCR.

The above cases demonstrate the lack of a coordinated, multi-disciplinary approach to planning in the NCR, clearly indicating the need for an assessment process to determine the results of any planning decision *before* it takes place.

The proliferation of governments and therefore responsibilities in the NCR does not allow any one body to meaningfully respond to the above problems in the greater interest of the aggregate community. To this end, as a first step towards effective environmental management in the National Capital Region, the Environmental Council recommends:

The creation of a NATIONAL CAPITAL ENVIRONMENTAL ASSESSMENT AGENCY, to be responsible for the evaluation of impacts on the environment of development actions proposed by, or in any way associated with the Federal Government, where it:

- a) is the owner of the land proposed for development,
- b) in any way funds development, and/or
- c) will be the beneficiary of a development.

The purpose of this Agency is not in any way to be confused with the function of the National Capital Commission whose purpose it is to:

«Dictionary of Ecology» par Herbert C. Hanson

«Environmental Management and Public Participation» par the Canadian Environmental Law Association et the Canadian Environmental Research Foundation

«Environment on Trial» par the Canadian Environmental Law Association et the Canadian Environmental Research Foundation

Rapport d'un groupe d'étude d'Environnement Canada, août 1972 sur l'élaboration d'une politique fédérale d'évaluation de l'incidence sur l'environnement

Bill 14, 5^e session, 29^e législature, Ontario—The Environment Assessment Act, 1975 (livre vert)

United States National Environmental Policy Act, janvier 1970

«The Control of Industrial Pollution in Sweden» par Lennart J. Lundquist, 1974

- La mer bleue, d'une importance biologique nationale, a été recommandée au Township de Gloucester comme dépotoir éventuel. La CCN est responsable de l'administration de cette région.
- Il y a environ cinq ans, la municipalité d'Ottawa-Carleton a approuvé un important déversement des égouts dans la rivière des Outaouais, dans la baie de Shirley. Ce déversement est en amont par rapport à de nombreux secteurs de bains publics qui se trouvent le long de la rivière des Outaouais—il contribue à remettre en question l'aptitude de cette rivière à demeurer un endroit de bains publics. L'administration en question déclare que ce déversement n'est qu'une mesure temporaire qui devra durer jusqu'en 1982. A nouveau, le gouvernement fédéral a intérêt à protéger les cours d'eau dans la RCN.

Les cas susmentionnés démontrent le manque de méthodes coordonnées pluridisciplinaires de planification dans la RCN, ce qui indique nettement la nécessité d'un processus d'évaluation pour déterminer les résultats de toute décision de planification *avant* qu'elle soit exécutée.

La prolifération des administrations et, par conséquent, des responsabilités dans la RCN ne permet pas à un organisme quelconque de répondre sensément aux problèmes susmentionnés dans le plus grand intérêt de toute la collectivité. A cette fin, comme première étape vers une gestion de l'environnement efficace dans la région de la Capitale nationale, le Conseil de l'environnement recommande:

la création d'un ORGANISME D'ÉVALUATION DE L'ENVIRONNEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE, qui sera responsable de l'évaluation des effets sur l'environnement de mesures d'aménagement proposées par le gouvernement fédéral ou liées d'une façon quelconque au gouvernement fédéral, lorsqu'il:

- a) est le propriétaire de la terre dont l'aménagement a été proposé,
- b) finance d'une façon quelconque l'aménagement, et (ou)
- c) sera le bénéficiaire de l'aménagement.

Le but de cet organisme ne doit aucunement être confondu avec la fonction de la Commission de la Capitale nationale dont le but est de:

"...prepare plans for and assist in the development, conservation and improvement of the National Capital Region in order that the nature and character of the seat of the Government of Canada may be in accordance with its national significance."⁷

⁷ National Capital Act, 1958

This body is concerned with the beautification, cultural preservation, and identification of Ottawa/Hull as the nation's capital, the proposed environmental assessment agency would be concerned with the growth of the National Capital Region in a controlled and environmentally sound manner for the benefit of all its residents.

The next logical step once the federal government has taken the initiative in ensuring its development actions are compatible with the preservation of the quality of the Regional environment, would be that the respective provincial governments follow suit. The qualifying statement attached to the creation of a NCEAA would then read:

...to be responsible for the evaluation of impacts on the environment of development actions proposed by, or in any way associated with, the governing bodies in the NCR, where any one of these bodies:

- a) is the owner of the land proposed for development,
- b) in any way provides funding for the development,
- c) will be the beneficiary of a development, and/or
- d) brings about the possibility for development by zoning changes.

3. Social—relating to the provision of social services such as health care, child care, etc.

The Environmental Council believes that it is now time that all bodies concerned with planning in the NCR realise the full implications of their individual actions as they affect this multi-dimensional urban environment. It is also important that these planning bodies be held publicly accountable for the results of their actions. Hence a cooperative framework of government in the NCR would be a positive contribution towards the preservation of the quality of the environment in the NRC, since it would more easily facilitate a system of accountability to an environmental assessment agency.

CONCLUSION

The Environmental Council's recommendation calling for the creation of a National Capital Environmental Assessment Agency is based on the principle that serious disturbances to the environment might be minimized by an environmental impact assessment process, and that unnecessary environmental deterioration would not be tolerated.

The phrase "environmental impact assessment" therefore denotes a planning tool, a method of incorporating environmental considerations into the earliest stages of the planning process⁹. To view the environmental issue in the NCR within the context of Douglas Fullerton's study, it is in part a "lack of a coordinated Federal approach to the Capital"¹⁰ which is contributing to the current jurisdictional maze and subsequent mismanagement of the National Capital Region. "Interdependence of governmental responsibilities" must be recognized and more productively facilitated. What is needed therefore is:

«...préparer des plans d'aménagement, de conservation et d'embellissement de la région de la Capitale nationale et d'y aider, afin que la nature et le caractère du siège du gouvernement du Canada puissent être en harmonie avec son importance nationale.»⁷

⁷ Loi sur la Capitale nationale, 1958

Le présent organisme s'intéresse à l'embellissement, à la préservation culturelle, et à l'identification d'Ottawa-Hull comme Capitale nationale; l'organisme proposé d'évaluation de l'environnement s'attacherait à la croissance de la région de la Capitale nationale d'une façon contrôlée et osée sur l'environnement pour le bien de tous les résidents.

La prochaine étape logique, dès que le gouvernement fédéral aura pris l'initiative de s'assurer que ses propres mesures d'aménagement sont compatibles avec la préservation de la qualité de l'environnement régional, serait que les gouvernements provinciaux respectifs emboîtent le pas. La restriction qui s'attache à la création d'un tel organisme se lirait alors comme suit:

... sera chargé d'évaluer les effets qu'auront sur l'environnement les mesures d'aménagement directement ou indirectement proposées par les organismes directeurs de la RCN, lorsque l'un quelconque de ces organismes:

- a) est le propriétaire des terrains dont l'aménagement est proposé,
- b) fournit d'une façon quelconque les fonds pour l'aménagement,
- c) sera le bénéficiaire de l'aménagement, et (ou)
- d) facilite l'aménagement ou moyen de changements de zonage.

3. Social—relié à la fourniture de services sociaux tels que les soins d'hygiène, les soins aux enfants, etc.

Le Conseil de l'environnement croit qu'il est maintenant temps que tous les organismes de planification de la RCN se rendent compte de toutes les conséquences de leurs actions respectives dans la mesure où elles touchent cet environnement urbain multi-dimensionnel. Il importe également que ces organismes de planification soient tenus publiquement responsables des résultats de leurs actions. C'est pourquoi un cadre coopératif d'administration dans la RCN serait une contribution positive en vue de préserver la qualité de l'environnement dans la RCN, étant donné qu'il permettrait la mise en place d'un système grâce auquel les responsables rendront compte de leurs actes à un organisme d'évaluation de l'environnement.

CONCLUSION

La recommandation du Conseil de l'environnement demandant la création d'un office d'évaluation de l'environnement de la capitale nationale se fonde sur le principe que les perturbations écologiques pourraient être atténuées par un processus d'évaluation de leur incidence sur l'environnement et qu'il ne faut pas tolérer une détérioration écologique inutile.

L'expression «évaluation de l'incidence sur l'environnement» laisse, par conséquent, entrevoir un outil de planification, une méthode d'incorporation des questions écologiques dans les premières étapes de la planification.⁹ Pour mettre la question de l'environnement de la RCN dans le contexte de l'étude de Douglas Fullerton, c'est, en partie, l'absence de planification fédérale coordonnée concernant la capitale¹⁰ qui a donné lieu à l'imbricatio actuelle de juridictions et à la mauvaise gestion ultérieure de la région de la capitale nationale. «L'interdépendance des responsabilités gouvernementales» doit être reconnue et rendue productive. Ce qu'il faut, par conséquent, c'est:

9. Environmental Management & Public Participation by CERF and CELA

10. Ibid

1. to define and legitimize the Capital of Canada as the National Capital Region,¹¹

11. Ibid

2. to improve internal coordination at the Federal Government level so that its concerns in the NCR can be represented by one voice¹²,

12. Ibid

3. the establishment of a cooperative form of government in the NCR between the Quebec and Ontario provincial governments and the federal government¹³, together with

13. Ibid

4 the creation of a National Capital Environmental Assessment Agency for the protection of the environment. It is envisaged that such an environmental assessment agency would operate first on the basis of federal developments in the NCR. Then, as governmental reform takes place in the Region, the federal government would be jointed with the Quebec and Ontario governments.

The resulting mechanism would be one regional body dealing with all environmental concerns thereby necessitating the overlapping of all jurisdictional boundaries.

APPENDIX A

NATIONAL CAPITAL ENVIRONMENTAL COUNCIL

GOALS

1. To form a coalition of recognized community/environmental groups in the National Capital Region so that they may jointly articulate their concerns regarding the wellbeing of the environment and be recognized as a necessary and legitimate part of the urban planning process.
2. To provide an informal forum to discuss current events affecting the quality of life in the National Capital Region.
3. To disseminate information resulting from Council meetings to all interested groups and individuals.
4. To issue a press release outlining topics of discussion following each Council meeting.
5. To form a strong lobbying group for the initiation and improvement of environmental legislation at all governmental levels.

FUNCTION

1. To emphasize the multi-disciplinary nature of the environment which implicitly includes transportation, housing, recreation, land-use planning, pollution, social services, etc.
2. To call for the integrated planning of the physical, cultural and social environment of the National Capital Region.

9. La gestion du milieu et participation du public par la FCRE et l'ACDE.

10. Ibid

1. définir et légitimer la capitale du Canada comme région de la Capitale nationale,¹¹

11. Ibid

2. améliorer la coordination interne au niveau du gouvernement fédéral afin que ses intérêts dans la région de la capitale nationale puissent être représentés sans dispersion¹²

12. Ibid

3. établir une sorte d'administration coopérative de la RCN au sein de laquelle les gouvernements québécois et ontarien coopéreraient avec le gouvernement fédéral¹³, et

13. Ibid

4. créer un office d'évaluation de l'environnement de la capitale nationale pour protéger l'environnement. On pense qu'un tel office fonctionnerait d'abord en se basant sur les réalisations fédérales dans la RCN. Puis à mesure que la réforme de l'administration se ferait dans la région, le gouvernement fédéral se joindrait aux gouvernements du Québec et de l'Ontario.

Le mécanisme ainsi créé serait un organisme régional qui trancherait toutes les questions écologiques entraînant un chevauchement des compétences.

APPENDICE A

CONSEIL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE

Objectifs

1. Constituer une coalition de communautés (groupes écologiques) reconnues dans la région de la Capitale nationale afin qu'elles puissent énoncer conjointement leurs intérêts en ce qui concerne un bon environnement et être reconnue comme un élément nécessaire et légitime du processus d'urbanisation.
2. Fournir une tribune non officielle où discuter les événements d'actualité qui ont un effet sur la qualité de la vie dans la région de la Capitale nationale.
3. Disséminer les informations des réunions du conseil à tous les groupes et personnes intéressés.
4. Publier des communiqués de presse décrivant les sujets de discussions après chaque réunion du conseil.
5. Constituer un groupe de négociation fort pour la conception et l'amélioration des lois sur l'environnement à tous les niveaux de gouvernements.

Fonctions

1. Insister sur la nature multidisciplinaire du milieu qui, implicitement comprend les transports, le logement, les loisirs, la planification de l'utilisation des terrains, la pollution, les services sociaux, etc.
2. Demander une planification intégrée du milieu physique, culturel et social de la région de la Capitale nationale.

3. To call for responsible coordinated planning between all governmental levels i.e. local, regional, provincial, and federal, with appropriate legitimate participation by recognised community groups and non-profit organizations.

MEETINGS

Meetings of the Council to be held approximately twice monthly, in Quebec and Ontario. These meetings are open to any interested individuals.

PARTICIPANTS

The Environmental Council's mailing list comprises approximately 130 groups and individuals in the NCR.

COORDINATOR

Marian Gregory, 2778 Rowatt Street,
Ottawa K2B 6P1
(613) 829-6798

NOTE: The coordinator, as the author of this brief taking into consideration opinions of other individuals*, assumes full responsibility for its content.

* These individuals are affiliated with the following organisations in the NCR:

ACTION BRITANNIA

AYLMER-LUCERNE HERITAGE ASSOCIATION

CANADIAN NATURE FEDERATION

ENVIRONMENTAL LAW ASSOCIATION—OTTAWA CHAPTER

ENVIRONNEMENT GATINEAU

NATIONAL & PROVINCIAL PARKS ASSOCIATION OF CANADA—OTTAWA/HULL CHAPTER

NIVENS WOODS CONSERVANCY

OTTAWA FIELD-NATURALISTS' CLUB

POLLUTION PROBE—OTTAWA

RIDEAU TRAIL ASSOCIATION

APPENDIX B

PROPOSED INVESTIGATIVE COMMITTEE

As a result of this brief, it is hoped that the federal government will take the initiative in forming an "Investigative Committee" to more fully study its recommendation. It is suggested that appointees to this Committee could consist of community representatives^a from each municipality of the NCR, together with representatives of the Federal Departments of Public Works and Environment, the National Capital Commission, the Regional Municipality of Ottawa-Carleton and the Outaouais Regional Community.

^a Community representatives shall be chosen from among the members of active community organisations in the NCR whose experience would enable them to be conscious of the scientific, economic, social, cultural and aesthetic needs of residents in their respective municipalities and individual neighbourhoods.

3. Exiger une planification coordonnée et responsable entre tous les niveaux de l'administration, c'est-à-dire locale, régionale, provinciale et fédérale, avec la participation légitime qui se doit des groupes communautaires et des organisations sans but lucratif reconnus.

Réunions

Le Conseil doit se réunir environ deux fois par mois, au Québec et en Ontario. Ces réunions sont ouvertes à toutes les personnes intéressées.

Participants

La liste d'abonnement du Conseil de l'environnement comprend environ 130 groupes et individus de la région de la Capitale nationale.

Coordinatrice

Marian Gregory, 2778, rue Rowatt
Ottawa K2B 6P1
(613) 829-6798

Remarque: En tant qu'auteur de cet exposé tenant compte des opinions des autres individus, la coordinatrice assume toute la responsabilité de la teneur* de celui-ci.

* Ces individus sont affiliés aux organisations suivantes de la RCN:

ACTION BRITANNIA

ASSOCIATION DU PATRIMOINE AYLME
LUCERNE

FÉDÉRATION CANADIENNE DE LA NATURE

ASSOCIATION DU DROIT ÉCOLOGIQUE—CHAPI
TRE D'OTTAWA

ENVIRONNEMENT GATINEAU

ASSOCIATION DES PARCS NATIONAUX ET PRO
VINCIAUX DU CANADA—CHAPITRE D'OTTAWA-
HULL

NIVENS WOODS CONSERVANCY

OTTAWA FIELD-NATURALISTS' CLUB

POLLUTION PROBE—OTTAWA

ASSOCIATION DES PISTES RIDEAU

APPENDICE B

COMMISSION D'ENQUÊTES—PROPOSITION

Suite à cet exposé, on espère que le gouvernement fédéral rendra l'initiative de consulter une «Commission d'enquêtes» pour étudier plus à fond sa recommandation. On propose que les personnes nommées à cette Commission soient des représentants communautaires^a de chaque municipalité de la RCN et des représentants des ministères fédéraux des Travaux publics et de l'Environnement, de la Commission de la Capitale nationale, de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et de la Communauté régionale de l'Outaouais.

^a Les représentants de la communauté doivent être choisis parmi les membres d'organisations communautaires actives de la RCN qui, par expérience, seraient conscients des besoins scientifiques, économiques, sociaux, culturelles et esthétiques des résidents de leurs municipalités et quartiers respectifs.

The purpose of this Committee would be twofold:

- 1) to investigate feasibility of a NCEAA, and
- 2) to investigate alternative mechanisms to achieve the same goal i.e. the protection of the environment in the NCR.

The terms of reference established by the Committee would cover such area as:

- Agency Status
- Procedures
- Powers
- Access to Information
- Accountability
- Appeals
- Etc.

The Committee could also be given the authority to set in motion any study to ascertain facts which are not currently known.

The duration of the proposed procedure should be no longer than one year, with an intermediary public report to Parliament after six months.

Local Government Participation

Municipalities in the National Capital Region might be invited to submit individual briefs regarding their views on the content of the proposed Agency and/or alternative mechanisms.

Public Participation Program

One of the responsibilities of the Investigative Committee might also be to coordinate a Public Participation Program to solicit public input for the proposed Agency and/or alternative mechanisms. The results of this program would be written into a final report for presentation to Parliament. As part of this program, the Committee could go out into the local communities of the National Capital Region and hold public hearings to facilitate maximum public input. Proceedings from these hearings would also then be recorded and summarized for inclusion into the final report.

REFERENCES

"The Capital of Canada—How Should it be Governed?" by Douglas Fullerton, May 1974

"Dictionary of Ecology" by Herbert C. Hanson

"Environmental Management and Public Participation" by the Canadian Environmental Law Association and the Canadian Environmental Research Foundation

"Environment on Trial" by the Canadian Environmental Law Association and the Canadian Environmental Research Foundation

Report of an Environment Canada Task Force, August, 1972 regarding the development of a Federal Environmental Impact Assessment Policy

Cette Commission aurait deux objectifs:

- 1) Étudier la possibilité de la création d'un Office d'évaluation de l'environnement de la Capitale nationale et
- 2) Étudier d'autres mécanismes pour réaliser ce même but; c'est-à-dire la protection de l'environnement de la RCN.

Le mandat établi par la Commission viserait les domaines suivants:

- Status de l'Office
- Procédures
- Pouvoirs
- Accès à l'Information
- Hiérarchie
- Appels
- Etc.

La Commission pourrait également être autorisée à entamer des études pour vérifier des faits qui ne sont pas encore couramment connus.

La procédure proposée ne doit pas durer plus d'un an, avec un rapport public intermédiaire au Parlement au bout de six mois.

Participation de l'administration locale

On peut inviter les municipalités de la région de la Capitale nationale à présenter dans des exposés individuels leurs opinions sur le contenu de l'office proposé et (ou) d'autres mécanismes.

Programme de participation publique

L'une des responsabilités de la Commission d'enquêtes pourrait être également de coordonner un programme de participation publique pour encourager la participation du public à l'Office proposé et (ou) aux autres mécanismes. Les résultats en seraient consignés dans un rapport final pour être présentés au Parlement. Dans le cadre de ce programme, la Commission pourrait se rendre dans les communautés locales de la région de la Capitale nationale et tenir des audiences publiques pour que le public puisse participer au maximum. Les travaux de ces audiences seraient également enregistrés et résumés pour être inclus dans le rapport définitif.

SOURCES

La Capitale du Canada—Comment l'administrer? par Douglas Fullerton, mai 1974

Dictionnaire d'Écologie par Herbert C. Hanson

La gestion du milieu et la participation du public par l'Association canadienne du droit écologique et la Fondation canadienne de recherche écologique

«Le milieu à l'épreuve» par l'Association canadienne de droit écologique et la Fondation canadienne de recherche écologique

Rapport d'un groupe d'études sur l'environnement du Canada, août 1972 concernant la mise au point d'une politique fédérale d'évaluation de l'incidence écologique

Bill 14, 5th Session, 29th Legislature, Ontario—The Environment Assessment Act, 1975 [Green Paper]

United States National Environment Policy Act, January, 1970

"The Control of Industrial Pollution in Sweden" by Lennart J. Lundquist, 1974

Bill 14, 5^{ème} session, 29^e Législature de l'Ontario— Loi dite Environment Assessment Act, 1975 (Livre vert)

Loi des États-Unis dite National Environmental Policy Act, janvier 1970

Le contrôle de la population industrielle en Suède par Lennart J. Lundquist, 1974

WITNESSES—TÉMOINS

From the Federation of Citizens Associations:

Mrs. E. Menendez, President;
Mrs. C. Brown, Rural Vice-President; and
Mr. Robert Rothschild, Urban Vice-President.

From Lexington Park Association:

Mrs. K. Tuskey, President.

From the National Capital Environmental Council:

Mrs. M. Gregory, President; and
Mr. G. Giguère, Member.

(30)

De la Fédération des associations de citoyens:

Madame E. Menendez, présidente;
Madame C. Brown, vice-présidente, affaires rurales; et
M. Robert Rothschild, vice-président, affaires urbaines.

De l'Association du parc Lexington:

Madame K. Tuskey, présidente.

Du Conseil de l'environnement de la Capitale nationale:

Madame M. Gregory, présidente; et
M. G. Giguère, membre.

(30)

Issue No. 43

Tuesday, October 12, 1976

Joint Chairmen:

**Senator Jean-Paul Deschatelets
Mr. Ralph W. Stewart, M.P.**

Fascicule n° 43

Le mardi 12 octobre 1976

Coprésidents:

**Sénateur Jean-Paul Deschatelets
M. Ralph W. Stewart, député**

*Government
Publications*

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Special Joint Committee of
the Senate and of
the House of Commons on the*

National Capital Region

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité mixte spécial
du Sénat et de
la Chambre des communes sur la*

Région de la Capitale nationale



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976

SPECIAL JOINT COMMITTEE ON
THE NATIONAL CAPITAL REGION

Joint Chairmen:

Senator Jean-Paul Deschatelets

Mr. Ralph W. Stewart, M.P.

Representing the Senate:

Senators:

Asselin	Lafond
Barrow	McDonald

Representing the House of Commons:

Messrs.

Baker	Ellis
(Grenville-Carleton)	Francis
Clermont	Gauthier
Darling	(Ottawa-Vanier)

COMITÉ MIXTE SPÉCIAL SUR LA
RÉGION DE LA CAPITALE

Coprésidents:

Sénateur Jean-Paul Deschatelets

M. Ralph W. Stewart, député

Représentant le Sénat:

Les sénateurs:

McIlraith	Robichaud
Quart	

Représentant la Chambre des communes:

Messieurs

Isabelle	Rondeau
LaSalle	Saltsman
Lefebvre	Smith (Churchill)
Poulin	Watson

Les cogreffiers du Comité

J. M. Robert Normand

Marcel Boudreault

Joint Clerks of the Committee

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services
Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 12, 1976

(46)

[Text]

The Special Joint Committee of the Senate and of the House of Commons on the National Capital Region met at 10:10 o'clock a.m., this day, the Joint Chairman, Mr. Stewart (*Cochrane*), presiding.

Members of the Committee present:

Representing the Senate: The Honourable Senator McDonald.

Representing the House of Commons: Messrs. Clermont, Darling, Ellis, Francis, Isabelle, La Salle, Lefebvre, Poulin, Saltzman, Smith (*Churchill*) and Stewart (*Cochrane*).

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher, Consultant to the Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the review of matters bearing upon the development of the National Capital Region. (*See Minutes of Proceedings, Monday, October 20, 1975.*)

On motion of Mr. Ellis:—*Resolved*,—That Members of the Committee meet informally, if necessary, early in the new Session, to discuss the work of the Committee.

At 10:22 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 12 OCTOBRE 1976

(46)

[Traduction]

Le Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes sur la région de la capitale nationale se réunit aujourd'hui à 10 h 10 sous la présidence de M. Stewart (*Cochrane*) (coprésident).

Membres du Comité présents:

Représentant le Sénat: L'honorable sénateur McDonald.

Représentant la Chambre des communes: MM. Clermont, Darling, Ellis, Francis, Isabelle, La Salle, Lefebvre, Poulin, Saltzman, Smith (*Churchill*) et Stewart (*Cochrane*).

Aussi présent: De la Direction de la recherche, Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, conseiller du Comité.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi portant sur l'étude des questions touchant l'aménagement de la région de la capitale nationale. (*Voir procès-verbal du lundi 20 octobre 1975.*)

Sur motion de M. Ellis:—*Il est décidé*,—Que les membres du Comité se réunissent officieusement, s'il y a lieu, au tout début de la nouvelle session pour étudier les travaux du Comité.

A 10 h 22, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le cogreffier du Comité

J. M. Robert Normand

Joint Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, October 12, 1976

[Text]

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Gentlemen, we do not quite have our quorum for voting. If you will bear with me for just a moment, perhaps we will have our eleventh person.

Senator MacDonald (Moosomin): We have one on his way.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Excellent. The idea of calling this meeting this morning was to be able, before the end of the session, to vote whatever has to be voted. We were going to have to pass a motion—here we are, number 11, thank you.

Mr. Lefebvre: You are welcome.

Mr. Darling: Your name is Tom Lefebvre, over here.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): We were going to have a motion this morning in order to meet in camera. You recall that we had discussed the possibility of meeting together at some quiet place in the Gatineau, and arrangements have been made for us to meet at the O'Brien House next Monday and, if necessary, on a second day. This is being given to us by the Department of Public Works without any cost. Individual members, of course, would be expected to pay for any meals they have or lunches or refreshments. But there will be no cost to the Committee, or to us individually.

The problem we are faced with, and I had discussions this morning with the Clerks at the Table, is that our Committee ceases to exist with prorogation and must be reconstituted with the new session. This could be done only by unanimous consent, if it is to be done in time for our informal meeting in the Gatineau.

We have two ways to do it. We can ask for unanimous consent in the House and in the Senate, which I am quite sure would probably be given. But it is a bit of a problem, and a headache for the House Leaders.

The other possibility, and this I would favour is that we have an informal meeting next week at the O'Brien House for some members of the House and some members of the Senate, in other words, not as a constituted committee, those members would just happen to be all the members of this Committee. But some members of the House of Commons and some members of the Senate would meet informally in the Gatineau. The only problem is a question of the staff, and we only need the Speaker's go ahead for that, so there is no difficulty if we wish to do it that way. Then, after we are reconstituted in the new session—as we will be in the same way as we are now—we can simply report at one of our meetings, so that it will be on the record if you wish, that some members of the House and some members of the Senate met at such and such a meeting and these were the things that were discussed or decided upon—or whatever you wish to have at that time.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 12 octobre 1976

[Interpretation]

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Messieurs, nous ne sommes pas tout à fait assez nombreux pour voter. Si vous voulez bien patienter un instant, nous aurons peut-être notre onzième personne.

Sénateur McDonald (Moosomin): Il y en a une qui arrive.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Très bien. Si nous avions prévu cette réunion ce matin avant la fin de la session, c'était afin de pouvoir voter le cas échéant. Il était prévu que nous mettrions une motion aux voix... ah! voici le numéro onze, je vous remercie.

M. Lefebvre: Il n'y a pas de quoi.

M. Darling: Ici, on vous appelle Tom Lefebvre.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Nous devons proposer une motion de réunion à huit clos pour ce matin. Vous vous souviendrez que nous avons évoqué la possibilité de nous réunir dans un endroit tranquille de la Gatineau, et des dispositions ont été prises pour que nous nous réunissions à la maison O'Brien lundi prochain et, si nécessaire, une autre fois. Cet endroit nous est prêté gratuitement par le ministère des Travaux publics. Bien entendu, les membres du Comité devront payer leurs repas ou leurs boissons s'il y a lieu. Mais il n'y aura aucun frais de location pour le Comité ni pour les membres individuellement.

Notre problème, j'en ai discuté ce matin avec les greffiers, c'est que notre Comité cesse d'exister et doit être reconstitué pour la nouvelle session. Si nous voulons que notre petite réunion dans la Gatineau puisse avoir lieu, cette reconstitution ne peut se faire que par consentement unanime.

Deux possibilités s'offrent à nous. Nous pouvons demander le consentement unanime de la Chambre et du Sénat, et le résultat ne fait aucun doute. Mais cela pose un petit problème et cela donne la migraine aux leaders de la Chambre.

Deuxièmement, et cette option a mon appui, nous pouvons convoquer d'une manière officieuse la semaine prochaine à la maison O'Brien quelques représentants de la Chambre et du Sénat—en d'autres termes, non pas en tant que comité constitué, mais réunir tous ceux qui se trouvent être membres de ce Comité. Donc, des représentants de la Chambre des communes et du Sénat se réuniraient officieusement dans la Gatineau. Le seul problème c'est le personnel, et il ne nous faut que l'autorisation de l'Orateur pour ce faire, ce qui, en soi, ne pose pas de difficultés. Ensuite, après la reconstitution du Comité pour la nouvelle session, sous la même forme qu'à l'heure actuelle d'ailleurs, nous pourrions simplement faire rapport de cette réunion au cours d'une de nos séances afin qu'il soit fait état si vous le souhaitez, que quelques représentants de la Chambre et du Sénat se sont rencontrés lors de telles réunions et ont discuté de telle et telle chose ou ont pris telle ou telle décision ce jour-là.

[Texte]

If that meets with the approval of the members, we could proceed in that fashion.

Mr. Clermont: What do you mean by "some"? Do you mean that the same people who went to Washington would go to the O'Brien House? I am asking a question, I am not laughing, Mr. Co-Chairman.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Mr. Clermont, I also said, who just happened to be all of the members of this Committee.

Mr. Clermont: Oh, it is all right.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): The word "some" is a word they are suggesting to us simply to get around...

Mr. Clermont: Okay, that is all right. I have an explanation.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): This is to get around the legal situation.

Does that sound reasonable? We have made arrangements with the National Capital Commission for transportation to the O'Brien House. Also, we have made arrangements so that people if they have to get back for other things can do so. We would have a small transportation service, not running back and forth on a shuttle basis, but something so that if somebody has to be here for a speech, of something like that, he could come back. It will be during the debate on the Speech from the Throne. Normally that is when a number of people want to say things, therefore, if you could arrange for your speeches to be on days other than Monday and Tuesday, it would be very helpful to us as well. It would be certainly nice and advantageous to us if we could have all members of the Committee out at O'Brien House to be able to brainstorm this thing, toss it around among ourselves to see where we are going and what kind of report we want to end up with; some possible suggestions of what we would like to put into the report as well.

• 1015

At one of our meetings of the steering committee we discussed a number of issues, one of them being a preliminary report and another the travel plans of the Committee, which are things we would like to discuss up there.

You will have received by now a preliminary report prepared by Mr. Christopher, which in my view was an excellent effort. It summarized in very succinct form the Committee proceedings over the past year. It also discusses what we may wish to discuss in our future plans.

Would someone care to move a motion which will authorize us to proceed in this fashion?

Mr. Ellis: Mr. Chairman, as we would certainly not withhold the unanimous consent, I will move that we meet as a group only next Monday.

[Interprétation]

Si cela vous convient, nous pourrions donc opérer de cette manière.

M. Clermont: Qu'entendez-vous par «quelques»? Voulez-vous dire que les mêmes que ceux qui se sont rendus à Washington se rendent à la maison O'Brien? Je pose une question, je ne plaisante pas, monsieur le coprésident.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Monsieur Clermont, j'ai également dit, tous ceux qui se trouvent être membres de ce Comité.

M. Clermont: Oh!, très bien.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): On nous a suggéré d'utiliser le terme «quelques» simplement pour pouvoir...

M. Clermont: Très bien. J'ai l'explication que je souhaitais.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): C'est pour éviter les problèmes juridiques.

Est-ce que cela vous semble raisonnable? Nous avons pris nos dispositions avec la Commission de la Capitale nationale pour le transport jusqu'à la Maison O'Brien. De plus, nous avons pris des dispositions afin que ceux qui doivent revenir en raison d'autres engagements puissent le faire. On mettra de petits véhicules à notre disposition, pas exactement une navette, mais quelque chose qui permettrait à ceux qui auraient un discours à prononcer à la Chambre de pouvoir revenir pour le faire. Notre réunion aura lieu pendant le débat portant sur le Discours du Trône. C'est un débat pendant lequel un certain nombre de gens veulent prendre la parole et, par conséquent, si vous pouviez vous arranger pour faire que vos discours ne tombent pas le lundi ni le mardi, cela nous aiderait tous. Ce serait certainement très agréable et souhaitable si tous les membres du Comité pouvaient se retrouver à la maison O'Brien; nous lancerions cette idée, nous en discuterions de façon intensive, et nous pourrions déterminer la direction dans laquelle nous allons et le genre de rapport que nous voulons produire. D'ailleurs, nous pourrions voir, par la même occasion, quelles suggestions nous voulons insérer au rapport.

Lors d'une des rencontres du Comité directeur, nous avons discuté d'un certain nombre de sujets, dont l'un était le rapport préliminaire et un autre les projets de voyage du Comité. Nous devrions reprendre ces questions au cours de nos discussions.

Vous aurez certainement reçu le rapport préliminaire de M. Christopher qui, à mon sens, est excellent. Il a en effet résumé très succinctement les délibérations du Comité au cours de la dernière année. Le rapport met aussi de l'avant des questions que nous voudrions peut-être analyser plus tard.

Quelqu'un voudrait-il proposer une motion qui nous permettrait de procéder ainsi?

M. Ellis: Monsieur le président, comme nous ne voudrions certainement pas refuser notre consentement unanime, je propose que nous ne nous rencontrions que lundi prochain.

[Text]

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Very good. Is everyone in agreement with that?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Darling: Mr. Chairman, is it going to take two days, do you think?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Not necessarily. It depends entirely on yourselves. I have chosen that Monday would be the first day. We will start at about ten o'clock, I would think. If you feel that you would like to stay a second day, we can do so. It is entirely up to the Committee.

Mr. Francis: This will be next Monday and possibly Tuesday?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Yes.

Mr. Darling: How far is this . . .

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): It is about 15 minutes from Parliament Hill. It is at Meach Lake.

Mr. Poulin: Point it out there.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Oh, yes, exactly.

Mr. Darling: Oh, sorry, I just was not sure.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): It is at Meach Lake in the Gatineau Hills.

An hon. Member: It is no farther than the Speaker's place.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Is there any other matter that has to be voted upon at this time?

Mr. Ellis: I have one question, Mr. Chairman. Do you intend to discuss with the House Leaders the reappointment of the Committee? Do it exactly the same as it was done the last time?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): This was our intention, it would be done exactly in the same way.

Mr. Ellis: And when?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): As soon as possible so that we can get going again. The fact that there are no routine proceedings in the House while the Throne Speech debate is on limits us a little bit, so we will have to wait until afterwards.

Mr. Clermont: Mr. Chairman, will we have interpretation at the O'Brien House?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): What we have suggested is that we bring interpreters with us—not to set it up like this—in order not to destroy the informal atmosphere. We will have interpreters who will interpret for everyone who wants it. We would not record. That was one of the reasons we were going to require a motion, but since it will be an informal meeting of members of the House and of the Senate, then that will not be necessary either. So we will not record it.

[Interpretation]

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Très bien. Tout le monde est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Darling: Monsieur le président, la réunion durera-t-elle deux jours, à votre avis?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Pas nécessairement, tout dépend de vous. J'ai simplement décidé que nous nous réunirions lundi, vers 10 h. Si vous estimez que vous aimeriez rester une deuxième journée, nous le ferons, mais tout dépend du Comité.

M. Francis: Donc, nous nous verrons lundi et peut-être mardi?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Oui.

M. Darling: A quelle distance . . .

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): C'est à environ 15 minutes de la colline du Parlement, au lac Meach.

M. Poulin: Voulez-vous montrer l'emplacement sur la carte?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Bien sûr; voici l'endroit exact.

M. Darling: Excusez-moi, mais je n'étais pas certain de l'emplacement.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): C'est au lac Meach, dans les collines de la Gatineau.

Une voix: Ce n'est pas très loin d'où habite l'Orateur.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Y a-t-il d'autres questions sur lesquelles nous devons voter aujourd'hui?

M. Ellis: J'ai une question, monsieur le président. Avez-vous l'intention de discuter avec les leaders à la Chambre du prolongement de la nomination des membres du Comité? Allez-vous procéder de la même façon que la dernière fois?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Nous avons l'intention de procéder exactement de la même façon.

M. Ellis: Quand?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Aussitôt que possible pour que nous puissions nous mettre au travail. Le fait qu'il n'y ait pas de délibérations à la Chambre pendant le débat sur le discours du Trône nous limite quelque peu, et nous devons en attendre la fin.

M. Clermont: Monsieur le président, aurons-nous des interprètes à la Maison O'Brien?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Nous avons proposé de nous faire accompagner par des interprètes, sans pour autant qu'ils soient installés dans une cabine, pour ne pas détruire l'atmosphère sans cérémonie qui régnera. Nous aurons des interprètes qui aideront quiconque le désirera. Toutefois, rien ne sera enregistré. Voilà une des raisons pour lesquelles nous voulions voir présenté une motion; mais étant donné qu'il s'agira d'une rencontre non officielle entre des membres de la Chambre et des membres du Sénat, cela ne sera pas nécessaire non plus. Il n'y aura donc pas de compte rendu.

[Texte]

Senator McDonald (Moosomin): The transportation would leave from the Hill Monday morning.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Yes. We will give you the exact details of whether on the Hill and at what hour.

• 1020

Mr. Isabelle: Mr. Chairman, could we use our own transportation?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Certainly; of course. You know where it is, do you not? Some people may not know where it is.

An hon. Member: A few of us have not been in that rarified atmosphere up there.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): I went up a couple of weeks back with a fellow from Public Works, and really it is an outstanding place. They were just setting it up at the time for the new Cabinet that was going to be formed that week, and they suggested we use the same format they had for the Cabinet. It is a very informal atmosphere. Everyone sits around in nice comfortable chairs with tables in front so that it is handy for writing or for anything, and yet it gives you the feeling of an informal atmosphere. And, of course, the area is beautiful.

As we do not have the whole Committee here, I think we will have to get in touch with every office regarding transportation. We would want to know who will use our transportation.

Mr. Francis: Mr. Chairman, what are we doing by way of an agenda for the meetings?

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): We have an agenda prepared that we had discussed briefly at our steering committee.

Mr. Francis: Unfortunately I missed it.

The Joint Chairman (Mr. Stewart (Cochrane)): Mr. Francis: I am sorry I missed that. I think most people on the steering committee felt we should have it as open as possible so that members of the Committee can feel free to add any items they want.

If there is nothing further then, I think we will adjourn. I have never heard the Committee so eloquently silent. Thank you very much. The meeting is adjourned.

[Interprétation]

Le sénateur McDonald (Moosomin): Prévoyez-vous un système de transport pour lundi matin à partir de la colline?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Oui. Nous vous donnerons les détails exacts concernant l'endroit où vous pourrez vous rendre sur la colline et l'heure exacte.

M. Isabelle: Monsieur le président, nous pourrions sans doute prendre nos propres arrangements pour nous y rendre?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Bien sûr. Peut-être certains députés ne savent-ils pas trouver l'endroit.

Une voix: Certains d'entre nous ne sont encore jamais allés dans un lieu aussi select.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): J'y suis allé il y a quelques semaines avec quelqu'un du ministère des Travaux publics et j'ai été très impressionné par l'ambiance. On était en train de préparer la maison pour la réunion du nouveau conseil des ministres et on nous a proposé un arrangement semblable. L'ambiance n'est pas du tout guidée. Tout le monde a un fauteuil confortable avec une table à écrire à portée de la main et on est bien détendu. Bien sûr, le paysage est magnifique.

Puisque tous les membres du Comité ne sont pas présents, je crois qu'il vaut mieux contacter tout le monde au sujet des moyens de locomotion. Il faudra savoir qui veut profiter de notre arrangement.

M. Francis: Monsieur le président, et l'ordre du jour de la réunion? Que faisons-nous à ce sujet?

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): Nous avons un ordre du jour tout prêt, il a fait l'objet d'une courte discussion lors de la réunion du comité directeur.

M. Francis: Malheureusement je l'ai manquée.

Le coprésident (M. Stewart (Cochrane)): La plupart des membres du comité directeur voulaient avoir un ordre du jour aussi souple que possible pour permettre aux membres de proposer toutes questions qui les intéressent.

S'il n'y a rien à ajouter, je vais lever la séance. Je n'ai jamais entendu un silence aussi éloquent dans ce Comité. Je vous remercie beaucoup. La séance est levée.

SENATE
HOUSE OF COMMONS

First Session

Thirtieth Parliament 1974-76

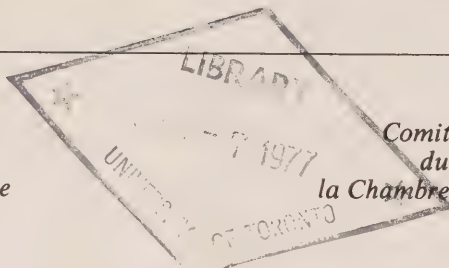
SÉNAT
CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la

trentième législature, 1974-76

Government
Publications

*Special Joint Committee of
the Senate and of
the House of Commons on the*



*Comité mixte spécial
du Sénat et de
la Chambre des communes sur la*

National Capital Region

Région de la Capitale nationale

Index

Issues Nos.
1 to 43

Organization meeting:

Thursday, July 17, 1975

Last meeting:
Tuesday, October 12, 1976

Fascicules n^{os}
1 à 43

Séance d'organisation:

Le jeudi 17 juillet 1975

Dernière réunion:
Le mardi 12 octobre 1976

CANADA

Special Joint Committee of the Senate and of the House of Commons on the National Capital Region

1st Session 30th Parliament 1974-76

INDEX

Abbott Commission

See

Advisory Commission on Parliamentary Accommodation

Action Sandy Hill

Brief 36:71-89

Recommendations 36:38, 76-88

Airport

Improvement 14:7, 18; 38:21

Alain, Viateur, Engineer, Prof. University of Quebec, Quebec City

Discussion 30:17-22

Statement 30:15-7

Allard, Pierre, Chief, Regional Studies Team, Planning, Research and Services Branch, NCC.

Background 5:8

"Tomorrow's Capital" 5:7-15, 27

Alliance for Bilingualism

Recommendations 27:23-9

Vice-president statement 27:22-3

Andrew, Miss Carolyn, Action Sandy Hill

Discussion 36:37-47

Aquin, Creighton, O.A.Q., Architect

Discussion 30:8-15

Statement 30:5-7

Asselin, Hon. Martial, Senator (Stadacona)

National Capital Region 1:8, 15-6, 18; 5:7; 9:33; 22:18

Association of Building Owners and Managers of the Outaouais Region

Brief 32:43-9

Function 32:4

Members 32:11-2

Ayers, Frank, Works Commissioner, Regional Municipality of Ottawa-Carleton

Sewage program 15:23; 16:19-21

Aylmer, Quebec

History 24:64-9, 93-7

Bilingualism 36:11-33, 57-70

CANADA

Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes sur la Région de la capitale nationale

1^{ère} Session, 30^{ème} Législature, 1974-1976

INDEX

A.A.N.B.

Voir

Acte de l'Amérique du Nord britannique

ACDI

Voir

Agence canadienne de développement international

Acte de l'Amérique du Nord britannique

Art. 16

Amendement, recommandation 3:29; 6:9; 8:18; 17:13; 27:8; 29:11; 30:8-9; 33:31

Pouvoirs CCN, stipulations 3:29; 15:18

Aéroport Uplands

Avenir incertain 5:19

Route d'accès 38:21

Embellissement paysage 14:17

Affaires extérieures, Ministère

CCN, relations 3:16

Affaires urbaines, Ministère d'État

CCN, ministre, responsabilité 10:24-5, 27

Agence canadienne de développement international

Expositions illustrant aide à l'étranger, recommandation 30:16, 17, 18, 90-2

Alain, Viateur

Discussion 30:17-22

Exposé 30:15-7

Mémoire 30:87-93

Allard, M. Pierre, Chef, équipe d'études régionales, Direction recherche et service planification, CCN

Discussion 5:27

Exposé 5:7-14

Alliance pour le bilinguisme

Mémoire, résumé 27:22-4

Rôle, fonctions 27:22, 23, 24

Ambassades

Accès à population locale 30:15-6, 17, 87

Emplacement 3:16-7; 14:6, 10-1

Andrew, M^{lle} Carolyne, Membre, Comité de planification, Comité d'action de Côte-de-Sable

Discussion 36:37-47

Aylmer Residents Association

Brief 26:60-113

Preparation 26:26-9, 61

Directors, statements 26:20-3

Recommendations 26:70-1, 74-81, 105-113

See also

Heritage Association of Aylmer

Advisory Commission on Parliamentary Accommodation

Report 11:16-7

Agriculture

Land, protection 5:11, 19-20; 15:11-2, 47; 16:6

Beauchemin, Raymond, Sec. Gen., Canadian French-speaking Education Assoc.

Discussion 34:13-21

Baker, Walter, M.P. (Grenville-Carleton)

National Capital Region 1:8, 12-3, 20, 23-4, 26; 2:17, 21-4, 26, 32; 3:27; 4:20, 22-6, 29, 36; 5:14-6, 20, 29; 6:14, 17-8, 20, 24, 26; 7:12, 22-4, 27-8; 8:27-9; 9:23-5, 28, 32; 13:14; 15:4, 25-8; 16:3, 16-7, 24, 27; 21:8-9; 22:14-7, 22-5; 23:27-9; 28:11-4, 31:17-20, 30-1, 35-6; 32:24-7, 30, 36-40; 35:12-5, 17-9; 37:10-2, 16-7; 39:8-10, 18-21, 31-2, 39-41, 45

Bawden, Peter C., M.P. (Calgary South)

National Capital Region 4:32-6; 12:30, 32-5

Bilingualism

Education system 27:11-2

Government policy 2:15; 5:5-6; 29:21-2

NCC policies, programs 3:14

Comments

Aylmer Residents Association, 26:21-2

Canadian French-speaking Education Assoc. 34:6-21, 43-52

Ciborowski, Adolf 38:9, 20

Conseil de la vie française en Amérique 27:5-9, 43-51

Mouvement Impératif français de Lucerne 36:11-33, 57-70

Que. Education Assoc. 29:17-25

Société nationale des Québécois de l'Outaouais 35:4-15, 33-78

West Quebec Historical Society 27:9-21, 53-5

Boggs, Michael, Administrator-Treasurer, Vanier

Discussion 19:8-30

Statement 19:5-7

Bonin, A., Asst. Gen. Mgr., Planning-Quebec, NCC

NCR, Quebec 4:6-8; 6:24-6

Water pollution 12:11-4, 20-1

Bourgoin, Louis-Marie, Chairman, West Quebec Historical Society

Discussion 27:10-3, 20-1

Statement 27:9-10

Animation politique

Centres de conférence, recommandation 30:16-8, 93

Aquin, M. Creighton, Architecte

Discussion 30:8-15

Exposé 30:5-7

Mémoire 30:59-77

Archives publiques

Emplacement prévu 4:14

Asselin, hon. Martial, sénateur (Stadacona)

Région de la capitale nationale 1:8, 15-6, 18; 5:7; 9:33; 22:18

Association canadienne d'éducation de langue française

Mémoire 34:72-87

Appui 34:16-7

Organismes membres 34:16

Association canadienne des auberges de jeunesse

Aide financière 40:6-7

CCN, relation 40:7

Mémoire 40:32-8

Association communautaire des citoyens du centre-ville

Mémoire 35:145-51

Table des matières 35:99-100

Association communautaire du Glebe

Membres 36:5

Mémoire 36:90-6

Association d'éducation du Québec

Mémoire 29:79-82

Rôle 29:16

Association des garderies de jour d'Ottawa-Carleton

Membres 40:10

Mémoire 40:39-42

Association des parcs nationaux et provinciaux du Canada

Mémoire 29:111-27

Association des propriétaires et gérants d'immeubles locatifs de l'Outaouais

Mémoire 32:85-92

Association des résidents de Carlsbad Springs

CCN, relation 39:36

Historique, activités, membres 39:35

Mémoire 39:153-97

Association du parc Lexington

Mémoire 42:55-61

Association Inde-Canada

Mémoire 40:43-7

Bourns, Brian

Brief 37:32-5
 Discussion 37:6-13
 Statement 37:4-6

Brewery Creek

Development 4:10, 29, 35
 Sewer completion 12:13

Bridges, Interprovincial

Additional 37:23
 Construction schedule 2:26
 Location 31:10-1
 Macdonald-Cartier 2:26; 4:7
 Portage 2:26; 4:7, 9; 15:15; 16:23; 42:19
 Responsibility 2:26-7

Brodo, Dr. I. M., Pres., National and Provincial Parks Association of Canada

Discussion 29:34-41
 Statement 29:33-4

Brosseau, Guy, Chairman, Canadian French-speaking Education Association

Discussion 34:8-21
 Statement 34:5-7

Brown, Mrs. Colleen, Vice-Pres., Federation of Citizens' Association

Discussion 42:10-5

Buildings

Height 2:33-4; 7:12, 14; 14:5, 9-10; 37:15-7; 38:5-6, 9, 12, 16
 Location 37:18-9

CIDA

See
 Canadian International Development Agency

CIDC

See
 Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton

CMHC

See
 Central Mortgage and Housing Corporation

C.R.D.-O.

See
 Conseil Régional de Développement de l'Outaouais

CRO

See
 Outaouais Regional Community

Associations de citoyens

Encouragement participation 42:9, 39-40
 Protection intérêts 26:12, 32, 126, 136; 30:43; 37:26

Auberges de jeunesse

RCN, besoins d'accroissement 40:6, 35-6

Ayers, M. Frank, Commissaire travaux, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Discussion 15:23; 16:19-21

Aylmer, Ville

Bilinguisme, situation 36:30-1
 Intégration Capitale nationale 26:24
 Mémoire, Association résidents 26:143-97
 Appui divers groupements 26:26-7
 Patrimoine, conservation 26:20

Baker, Walter, député (Grenville-Carleton)

Région de la capitale nationale 1:8, 12-3, 20, 23-4, 26; 2:17, 21-4, 26, 32; 3:27; 4:20, 22-6, 29, 36; 5:14-6, 20, 29; 6:14, 17-8, 20, 24, 26; 7:12, 22-4, 27-8; 8:27-9; 9:23-5, 28, 32; 13:14; 15:4, 25-8; 16:3, 16-7, 24, 27; 21:8-9; 22:14-7, 22-5; 23:27-9; 28:11-4; 31:17-20, 30-1, 35-6; 32:24-7, 30, 36-40; 35:12-5, 17-9; 37:10-2, 16-7; 39:8-10, 18-21, 31-2, 39-41, 45

Bawden, Peter C., député (Calgary-Sud)

Région de la capitale nationale 4:32-6; 12:30, 32-5

Beauchemin, M. Raymond, Secrétaire général, Association canadienne d'éducation de langue française

Discussion 34:13-7, 20

Bilinguisme

Aylmer, situation 36:30-1
 CCN, rôle 2:15; 3:14; 22:20-1; 27:23, 24, 26-7, 29; 33:36
 Écoles, enseignement langue seconde
 Formation enseignants 27:28
 Recommandations 27:11-2, 14, 25, 26, 28-9
 Institutionnel 34:13
 Ontario, province, situation 28:9, 85-6
 Ottawa, arrêté municipal 28:86
 Programme fédéral
 Application échelle nationale 27:25-6
 Efficacité 27:23, 25
 Programmes immersion et étude intensive, recommandation 27:24
 Rockcliffe, Village 23:17-8, 24, 48-9
 Secteur ontarien, recommandations 27:15; 34:11-2, 14
 Secteur québécois, transfert ministères fédéraux
 Effet 17:142-3; 27:9, 17-8, 74-9; 36:12-20, 23-33
 Équilibre linguistique 27:11-3, 18-9, 20-1, 83; 34:11-2
 Fonctionnaires, résidences 27:19
 Ministères majorité francophone, recommandation 27:9-13; 32:9; 34:19, 20; 35:8; 36:23
 Services Fonction publique 5:5-7
 Subventions fédérales aux provinces, recommandation 27:24; 28:30, 85-6

Cameron, Douglas, Regional Solicitor, Regional Municipality of Ottawa-Carleton

National Capital Act, amendments 25:10

Canadian Capital Commission

NCC replacing, recommendation 19:5, 11, 41, 73-4

Canadian French-speaking Education Association

Brief 34:42-52

Members 34:5, 16-7, 43

Recommendations 34:7, 11

Canadian, Habitat Development Corporation

Dawes, F.W.H., suggestion 26:17-8, 57-8

Canadian International Development Agency

Role 30:16-8, 82-4

Canadian, Youth Hostel Association

Brief 40:17-21

Capital Affairs Dept.

Establishment recommendation 19:5, 11, 13, 16, 22-3, 41

Capital of Canada: How should it be governed?

Committee discussion 6:3, 5, 7

Comments

Fullerton, Douglas 7:5-7; 9:11

NCC Chairman 6:13-4

Constitution Section 10, amendment 8:18-9, 21

Federal grants 10:13

French-speaking residents 8:9-10

Recommendations 2:13, 19; 6:18; 7:17, 21; 8:18-9

Researching, people reaction 7:19-20

Summary 7:6-7

Supra-regional Council 2:13; 7:7, 17-9, 25-7; 8:12-3

Carlsbad Springs Association of Residents

Brief 39:78-116

Members 39:35

Carrière, Florian, Director, External Relations, Conseil de la vie française en Amérique

Discussion 27:7-9

Statement 27:5-6

Castonguay, C., Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Discussion 35:5-15

Central Experimental Farm

Retention 38:15-6; 42:29

Central Mortgage and Housing Corporation

Financial involvement development increased 26:10

Housing, planning 4:18-20, 22

NCC

Bilinguisme et Biculturalisme

Promotion, recommandations 25:29; 26:21-2, 29, 158-9; 27:6, 74-9; 29:21; 38:14

Respect dualité 17:151; 27:7-8; 29:20, 25; 34:6-7, 11, 14, 19, 75; 35:7-8, 13, 126-7; 38:20

Turner, hon. John, déclaration, 1970 2:11; 27:5

Boggs, M. Michael, Administrateur-trésorier, Cité Vanier

Discussion 19:8-31

Exposé 19:4-7

Bonin, M. André, Directeur général adjoint (Planification-Québec), CCN

Discussion 6:24-6; 12:20-1

Exposés 4:6-8; 12:11-4

Bourgoin, M. Louis-Marie, Président, Société historique ouest du Québec Inc.

Discussion 27:9-13, 20-1

Exposé 27:9-10

Bourns, M. Brian, Échevin, Cité d'Ottawa

Discussion 37:6-13

Exposé 37:4-6

Mémoire 37:108-13

Brasserie, Ruisseau

Pollution 12:8

Secteur, CCN, acquisition terrains, bâtiments 17:134; 18:11

Brewery Creek

Voir

Brasserie, Ruisseau

Brodo, M. Irwin M., Président, Association des parcs nationaux et provinciaux du Canada

Discussion 29:34-41

Exposé 29:33-4

Brousseau, M. Guy, Président général, Association canadienne éducation langue française

Discussion 34:8-21

Exposé 34:5-7

Brown, Mme C., Vice-présidente, Affaires rurales, Fédération Associations de citoyens

Discussion 42:10-1, 14-5

Bytown Inn

Destruction, commentaires 30:6, 11, 67-8

CCN

Voir

Commission de la Capitale nationale

Demonstration projects, coordination 2:27; 3:20
 Special committee senior officials 3:11
 Quebec gov't sewage agreement 12:20-1

Centretown Citizens Community Association

Brief 35:81-93

Chaudiere Island

History, development 4:13-4; 10:17-8
 Land bridge 4:5
 Development 9:12-3

Child Care

Nat. Cap. Region services 40:8-10

Ciborowski, Adolf, Urban Planner, Poland

Background 38:4, 6-7
 Discussion 38:11-24
 Statement 38:4-10

Citizens' Committee of the Fontaine Park Area, Hull

Brief 34:53-71
 Formation 34:55

Clark, R. D., Asst. Gen. Mgr., Planning-Ontario, NCC

Core area 4:4-6, 10-5

Clark, R. H., Reeve, Rockcliffe Park Village

Discussion 23:10-1

Clarke, Gary B., Pres. National Capital Zoological Society

Discussion 29:27-32
 Statement 29:25-6

Clermont, Gaston, M.P. (Gatineau)

National Capital Region 1:9, 14, 16, 18, 22-4, 26; 2:16-8, 32, 34-7; 3:21, 30; 4:15-8, 37; 5:2, 8, 29; 6:6-8; 7:4-5, 24-7; 9:25-7, 29; 10:4-5, 7-12, 32; 11:5-8, 19-21, 25-6; 12:8, 19-23, 30-3, 36-7; 14:13-4; 16:17, 21-4; 17:16, 23-5, 33; 18:18-21; 19:13, 19-22; 20:4-5, 17-20, 35; 21:6, 8-9; 22:26; 23:6, 8, 13-5; 24:10-2; 25:4-5, 13-6; 26:5-7, 16-8, 28-30, 39, 41-2; 27:14-7, 27, 37-8; 29:37; 30:5, 9-10, 20-2, 26-7, 30-2, 44-5; 31:5-6, 10-1, 20-2, 27; 32:35, 40; 33:19-22, 35, 37-8; 34:4-5, 15-20, 29-34, 41; 36:20-4, 42-3, 45-6; 40:15; 41:14-6; 42:11-4, 35-7; 43:5-6

Commerce

Land, Federal gov't. policy 31:8-10
 Needs 31:7-9

Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton

Brief 31:37-49
 Members, objective 31:6, 38-40

Conseil de la vie française en Amérique

Brief 27:43-9
 Membership 27:5

CRDO

Voir

Conseil régional de développement de l'Outaouais

CRO

Communauté régionale de l'Outaouais

CTCRO

Voir

Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais

Cameron, M. Douglas, Solliciteur régional, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Discussion 25:10

Camp Pontiac

Site historique, développement 5:20

Canadien-Pacifique, Hôtel

Carrefour Rideau 4:12

Capitale de demain, Invitation au dialogue

Axe de la Capitale, corridor de transport 3:9; 5:13-5; 12:5; 16:8-9; 17:21, 27, 130-1; 22:12, 20, 25, 71-2; 39:22; 41:17
 CCN, objectifs 17:133; 26:30; 33:17

Citoyens, participation 6:15-6

Comité mixte, examen, recommandation 27:31, 34

Concept d'aménagement, propositions 3:9

Consultations intergouvernementales préalables 6:14-5; 22:23-4

CRO, schéma aménagement, divergences 41:16-8

Gatineau, regroupement municipal, considération 4:16-7

Impact socio-culturel 36:32

Logement 3:20

Mise en œuvre projet 6:14-5

MROC, plan aménagement, différences, discussions 3:10-1, 12; 5:16-9; 15:17, 21; 16:25

Nature document 5:4-5

Objectifs 5:5-6; 17:131-2; 42:21

Opinions

Association parc Lexington 42:20-4

Canton de March 22:69-76

CRO 17:21, 129-36

MROC 15:16-7; 16:5

Politiques 3:8-9

(La) Capitale du Canada: comment l'administrer? (Rapport Fullerton)

CCN, ministères fédéraux, conflit 6:13

Comité, étude 6:7

Mandat Commission 6:13

Multiculturalisme, absence 8:12

Politiciens locaux, conclusions 19:139-41

Recommandations

Administration fédérale décentralisée 7:9, 17

Application 6:14

Comité mixte spécial Sénat, Chambre des communes 8:18; 23:47

Conseil Régional de Développement de l'Outaouais

Brief 29:43-56
 Membership, objectives 29:5, 9-10, 44-5
 NCC 29:6-14
 Recommendations 29:7

Coolican, Denis, Chairman, Regional Municipality of Ottawa-Carleton

Discussion 15:21-31; 16:4-28; 25:5-31
 Statement 15:4-7

Core Area

Boundaries 3:12-3; 4:4-5; 13:10
 Housing 3:12-3, 18-20, 23; 4:10; 5:13-4, 26; 8:17
 Hull 4:6-11; 8:18
 Federal buildings 2:12; 4:6, 8, 10; 13:10
 Major objectives 4:5-6
 NCC planning 4:4-36
 Open space 4:35
 Pivotal points 4:11
 RMOC, comments 15:17
 Transportation 4:5; 22:12
See also
 Demonstration Projects
 National Gallery
 Parliament Hill
 Rideau Centre

Couturier, Michel, Research Officer, Federation of the Junior Chambers of Commerce of French Canada, Inc.

Discussion 27:32-40

Crépeau, Jacques, Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee

Discussion 39:16-32

Culture

Comments
 Isabelle, Gaston, M.P., 36:14-5
 Lexington Park Assoc. 42:24

Daniels-Cesaratto, Mrs. Lyse, Chairman, Mouvement Impératif français de Lucerne

Discussion 36:13-33
 Statement 36:11-3

Danson, Hon. Barnett, Minister responsible for National Capital Commission

Discussion 2:18-37
 Statement 2:9-16

Darling, Stan, M.P. (Parry Sound-Muskoka)

National Capital Region 26:7; 27:20-1, 39-40; 28:25-8; 30:28-30, 39-43, 46; 31:11-4, 25-7, 35; 34:12-4, 25-9, 41; 36:16-9, 41-2; 39:24-7, 44; 40:13, 15; 42:15-7; 43:6

Dawes, F. H. W.

Background 26:7
 Brief 26:44-59

Conseil suprarégional 2:13; 7:7, 17-8, 22-3, 25; 8:12-3, 21, 22; 9:16, 23-4; 17:20, 30, 137-9; 19:168-9, 176; 23:9, 15, 47-8; 28:38; 30:29; 32:12; 33:14; 35:14-5

Francophones, solidarité 8:9-11

Loi subventions aux municipalités, modification 10:13
 Outaouais québécois, regroupement municipal, considération 10:9

Siège du gouvernement 23:27, 46

Structures administratives 17:130, 148

Système «bourgs régionaux», option «trois villes» 19:170-1, 178

Résumé fond étude 7:6-7

Capitale nationale

Accessibilité 14:7, 15-6

Programme voyage à coûts partagés 14:16

Avenir politique étude, recommandation 30:154-6

Centre permanent d'information, recommandation 30:18

Comité d'action, recommandation 37:22, 26-8

Comparaison capitales autres pays 30:5-6

Définition 30:23

Défis à relever 2:15-6; 19:142

District fédéral 2:13; 7:20-1, 26; 8:21; 19:24, 168-9, 175; 26:29-30, 40; 27:7; 28:15, 92-3

Échanges commerciaux et culturels avec pays étrangers 30:87-9

Envergure suggérée 18:9-10

Hutchison, Bruce, commentaire 2:16

Intégration municipalités 26:24

Limites géographiques 2:29; 8:19, 21, 24, 28-9; 17:13; 29:18, 19-20, 22-3; 31:24-5

Opinion population canadienne 8:7, 8; 10:16; 13:11-2, 14:14-5

Centralisation bureaucratie 8:7

Dépenses effectuées 8:7

Salaires payés 8:7, 8

Problème en relation avec gouv. fédéral 28:9-11, 89:90

MROC 28:11-4, 84-7

Prov. Ontario 28:9-10, 33-4, 85-7

«Région Capitale nationale», distinction, recommandation 34:7

Secteur québécois, partie intégrante 6:9; 13:5, 21-2; 17:13, 20, 30-1; 18:9, 12; 23:12; 24:14; 26:21; 27:39; 30:19

«Ville gouvernementale» 10:17

Ville «grassement» traitée 8:8; 10:16; 13:11-2; 19:146-7

Villes satellites 20:11; 22:13, 73-6; 30:13

Voir aussi

Ottawa, Cité

Capitale nationale, Comité d'aménagement

Plaines Le Breton, recommandation 4:23

Capitale nationale, Comité mixte spécial de la Région

CCN, documents préparés pour membres du Comité 12:30-1

Conseillers, personnel professionnel et de soutien 4:21; 20:4-5; 21:5-8; 22:14-9; 32:38-9

Centre parlementaire pour affaires étrangères et commerce extérieur 22:14-9

Erratum fasc. 27 31:2

Étude

Durée 2:20-1

Discussion 26:11-9
Statement 26:7-10

De Bané, Pierre, M.P. (Matane)

National Capital Region 1:16-7, 21-2, 25

Demonstration Projects

Bicycle Paths 2:21
Fournier Sector, Hull 2:20; 3:12; 4:10
Lebreton Flats 2:20; 3:12, 18, 20-1; 4:5
Rideau Canal skating 2:21, 36
Woodroffe—Baseline 2:20

Deschatelets, Hon. Jean-Paul, Senator (Lauzon), Committee Joint Chairman

National Capital Region 1:8-11, 13-25; 2:7-9; 3:5-6, 15, 17, 19, 21, 23-4, 26-7, 30-1; 5:4, 7-8, 15-6, 19-20, 22, 24, 27, 29-30; 7:25; 8:4-5, 9, 11, 14, 17, 20-1, 23-7, 29; 9:4-7, 10, 12-5, 17-8, 24-9, 32-3; 11:4-8, 15, 18-21, 23-7; 16:26-8; 17:4, 10-1, 16, 19, 22, 25, 27-8, 30-1, 33; 18:4-5, 7, 10, 12, 16, 18-22; 19:4, 7, 10, 13, 15, 18-9, 22-5, 28-9, 31; 20:4-5, 13, 15, 17, 20, 23-5, 28, 31, 34-6; 21:5-10; 22:7, 10-9, 22, 24-6; 24:8-9; 25:4, 18; 26:10, 13-4, 16, 18-9, 22-4, 26-8, 30, 32-3, 35-6, 39-43; 27:5-6, 8-14, 17-9, 21-4, 26, 28-30, 32, 34-5, 37-41; 29:5, 8-10, 12-5, 17-22, 24-6, 29; 30:5, 7-9, 12, 15, 17-20, 22, 26-8, 30, 32, 34-5, 37-41 43-6; 31:28, 33-4; 32:4-6, 10-1, 14-6, 18, 21, 24, 27-41; 33:4, 19, 22-3, 25-6, 28-30, 32-3, 35, 37-8; 34:4-5, 8, 10-1, 13-6, 20-3, 25, 28-30, 32-4, 38, 40-1; 35:4-5, 8-12, 14-7, 19-21, 25-6, 28, 32; 37:4, 6, 8-10, 12-7, 19-21, 25, 27-8, 31; 38:20-1; 39:4-5, 7-8, 10, 12-3, 16-8, 21-2, 24, 27-9, 31-3, 35-6, 39, 41, 44-6; 40:5-8; 41:4, 12, 14, 16-8, 20, 23

Deveault, Antoine, Chairman, Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Discussion 35:4-5

The Dialogue

NCC Document 22:20

Dick, Paul, M.P. (Lanark-Renfrew-Carleton)

National Capital Region 22:18, 24-5

Disabled Persons

Housing 39:6, 9-10
Problems 39:4-12
Transportation 36:6, 9

Drury, Hon. C. M., Minister of Public Works

Discussion 11:15-25
Statement 11:8-15

Dugas, Yvon, Vice-Pres., Alliance for Bilingualism

Discussion 27:22-30

E. B. Eddy Company

Lands acquired from 4:9, 35

Electricity

Ottawa-Carleton Region 32:19-31, 52-84
Rates 32:23

Orientation 2:8-10; 8:18, 23-4, 27

Francis, Lloyd, député, déclaration, procédure 6:3, 5-6
Langlois, l'hon. Sénateur, attributions proposées, déclaration 1:10

Mandat 1:9-11

Mémoires

Présentation, réaction population 13:15

Traduction 1:24-6

Motions

...Edgar Gallant, Président CCN soit invité... afin d'étudier... document «Traitement des effluents» ..., adoptée 11:3, 25-7

...membres Comité se réunissent officieusement... début nouvelle session... 43:3, 4-7

... Sous-Comité ... étudie comparution CCN, adoptée 10:3, 6

Publicité 1:11, 21-3

Questions procédure 6:5-8; 12:30-7; 21:5-10; 32:31-41

Quorum 1:17-20

Rapport préliminaire 43:5

Reconstitution pour nouvelle session 43:4, 6

Réunion officieuse, maison O'Brien 43:4-7

Rôle 2:18-9; 4:28; 23:28, 29

CRO, recommandation 17:13, 151

Danson, hon. Barnett, déclaration, *Hansard* 7:7

Sous-comité programme et procédure

Nominations 1:14-7

Rapports

Premier (non numéroté) 2:7-8

Deuxième 3:3-4, 5-6

Troisième 6:4, 8-9

Quatrième 21:4, 5-8

Cinquième 22:5, 13-5

Sixième 26:3-4, 5-7

Témoins, comparution 2:37; 26:5-6, 40-1

CCN, président 32:31-8

CRO 2:37; 26:5-6, 40-1

Délégués Conférence Habitat 26:13-4, 40-1; 32:41

Groupes ethniques 13:17

Représentants prov. Québec, Ontario 9:32; 13:9

Voyages

A travers Canada 1:11-4, 20; 13:6, 15-6; 14:20

Villes mieux planifiées Amérique du Nord 4:21

Washington 25:4

Capitale nationale, Commission

Voir

Commission de la Capitale nationale

Capitale nationale, Loi

Amendements possibles 33:18

Art. 8, personnel, stipulations 3:14

CCN

Pouvoirs 2:33; 3:28; 5:5; 15:16, 18, 24; 25:5-6; 33:11, 29

Rôle 2:25; 5:4-5

MROC, amendements proposés 25:5-7

Région Capitale nationale, limites géographiques 2:14; 18:10

Capitale nationale, Mini-Commission

But 2:35; 5:21, 24

Ellis, J. R., M.P. (Hastings)

National Capital Region 1:18; 4:36; 6:11-2, 16, 21; 8:23-5; 11:5-6, 15-8, 27; 17:31-3; 18:5-7; 20:15-7; 25:4, 11-3; 26:16, 18; 27:35, 37; 30:12-5, 17-8, 38-9; 31:14-5, 22-3, 33; 32:5-9, 21-4, 30-1; 33:22-5, 28, 35; 34:5, 8, 21; 35:11, 26-8; 38:17-20; 40:14; 42:14-5; 43:5-6

Embassies

Open public 30:15-6

See also

Function of Embassies

Employment

Commuting problem 5:13

Federal centre, Hull 2:12; 4:6, 8, 10; 5:13

One working milieu 5:5, 13, 26-8

RMO, comments 15:17, 43-4; 16:24

Energy Trends and their Effect on the Transport Modes

Rice, R. A. 39:70-5

Environment

Government, developers, planning, effect 42:32

Natural, cultural, protection 15:12

Quebec govt. cooperation 12:21-2

See also

National Environmental Council

Federal District

Creation, Fullerton, D., comments 7:26

Federal District Commission, Joint Committee Senate and House of Commons, 1956

Findings, recommendations 2:9, 11; 3:6-7, 14; 6:21

Federal-Provincial Constitutional Conference, 1969

National Capital Region, declaration 2:12, 14; 4:6

(La) Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français Inc.

See

Federation of the Junior Chambers of Commerce of French Canada, Inc.

Federal Government

Capital investment, maintenance 2:31-2; 8:26

Decentralization 7:9; 8:8; 14:7-8, 18; 19:21-2; 37:18-9; 41:18-9; 42:11, 22-3

Declare National Capital boundaries 8:18-9, 21, 28-9

Demonstration projects 2:20

Employees

Dept. relocation 5:29

Hull

French-speaking 27:9-21, 53-5; 29:7; 36:13-4, 17, 23; 41:18-9

Live Que. 5:28-9; 32:9; 41:18

Live W. Que., work Ottawa 29:11-2

Parking 7:15

Capitale nationale, Plan

Voir

Gréber, Plan

Capitale nationale, Région

Appellations, modification, commentaires 10:31; 13:5, 9, 14, 21; 14:12, 19, 20; 18:13; 23:19, 27, 46-7

Augmentation pouvoir, problème 7:19-20; 8:13; 9:17-8; 20:31-2

Autres régions du Canada, représentation 8:22-3; 14:13-4; 28:39; 30:33

Bénéfices socio-économiques, répartition 5:5; 19:28, 123, 146-9

«Capitale nationale», distinction, recommandation 34:7

Carte en relief du Canada, exposition 14:6, 9

Comité parlementaire, 1956

Recommandations 2:11; 3:7; 6:21; 24:21

Rôle 6:21; 7:7-8

Comité parlementaire permanent 8:18; 22:24-5; 23:13-4, 47; 31:20-1, 26

Conservation et protection richesses 42:59-60

Construction

Appels d'offres, problèmes 5:20, 23

Conformité plans municipaux, règlements zonage 25:6, 18

Croissance urbaine

Application concept spécifique région 2:13

Choix modèle 5:8-15

Contrôle 3:9; 7:11; 26:31-2, 34-6, 203-4; 30:70-3; 33:34

Degré acceptable 42:18

Logements, prévisions 16:19

Perspectives 15:58-9

Propositions

CCN 3:9; 20:16

MROC 5:18-9; 15:65

Unité urbaine compacte 3:9, 10; 5:9; 22:12, 71

Zones proposées 5:18-9; 12:5; 15:65-72

Démographie 4:34; 5:9; 10:15; 42:11

Dénominateurs

Fonction de capitale 17:105-8, 147-8

Géographiques, culturels 17:102-5

Mise en valeur 17:6-7, 149

Synthèse 17:108-10, 147-8

Urbains 17:101-2

Dépenses effectuées, justification 8:7, 8; 10:16; 13:11-2, 25-6

Économie locale, fonctionnement 30:35, 38, 150-2

Emplacement villes composantes, recommandation 38:16

Espaces verts 3:10

Étude, but 2:8-10; 8:18, 23-4

Faits saillants, deux dernières décennies 2:10-2

Gouvernement fédéral

Concentration opérations, effet 13:24-5; 19:147, 148; 33:9

Décentralisation services 5:10; 7:9; 8:8; 14:7-8, 12-3; 13:9; 14:18; 19:21-2, 123, 148-9; 20:7, 13; 26:34-6, 39; 30:21-2; 31:26-7; 32:91; 37:30-1; 38:13; 39:20; 42:11

Emplois, régions prioritaires 5:13; 20:7, 11; 22:76; 38:13

Institutions fédérales, répartition équilibrée 2:14

Intérêt 8:15-6, 21-2; 17:150

Location édifices dépassant hauteur limite 7:13-4; 11:11, 18-9, 23; 33:18

Federal employment centre, Hull 2:12; 4:6, 8, 10; 5:13, 29
Grants lieu taxes

Buildings 13:20-1; 42:27

Employees residence basis 22:19-20

Industry, commerce, importance, policy 31:7-14, 41-9

Jurisdiction 2:19; 7:16; 15:19

Leasing policy 7:14

Municipal relations 20:9-10, 15-7; 36:79-82

NCR policy applied nationally 26:9-10

ORC comments 17:8

Position 2:14-6; 8:22-3

Power 7:6-7, 23, 26; 8:7-8, 19, 23-6; 9:32; 10:10

Responsibility 2:20; 15:19; 20:19

RMOC-ORC territorial, political integrity 15:14

Tunney's Pasture, expansion 37:22

Federation of Citizens' Associations

Brief 42:39-54

Member groups, aims 42:4, 15-6, 44-5

Recommendations 42:5-6, 40

Federation of the Junior Chambers of Commerce of French Canada, Inc.

Brief 27:57-67

Members, objectives 27:32, 37-9

Proposals 27:31, 64

Francis, Lloyd, M.P. (Ottawa West)

National Capital Region 1:12, 15, 27; 2:18-21; 3:24, 31; 4:17, 26-9; 5:7; 6:5-6, 8, 13-6, 18, 26; 7:6, 14-6; 8:12-4; 9:5-7, 12, 15-8, 28; 11:26; 12:17, 27-30; 13:15-7, 23, 26; 14:9-11; 15:21-4, 29; 16:13, 16, 19, 26; 17:26-8; 18:10-2; 19:15-9; 20:28-31; 22:11-3, 17-8; 23:9-12, 29; 24:7-9, 14, 16; 25:9-11, 13, 28, 30-1, 33-6; 27:12-3, 26-7; 28:20-4; 29:19-21, 32; 30:10-2, 27-8, 37-8; 31:9-10, 34-5; 32:9-11, 29, 31, 34-5, 37; 34:10-2; 35:28-32; 36:7-8, 36-8; 37:15-6, 25-8; 39:5-7, 32-3; 42:7-10, 15, 25-7; 43:6-7

Finn, Mrs. M., Pres., S.T.A.N.D.

Discussion 39:5-13

Statement 39:4-5

Fogo, J., Vice-Pres., Jock River Ratepayers Assoc.

Discussion 35:18-21

Forrest, Miss Judy, Chairman, Centretown Citizens' Community Association

Discussion 35:21-32

Fortin, Daniel, Citizens' Committee of the Fontaine Park Area, Hull

Discussion 34:24-41

Fournier Sector

Housing 2:20; 3:12; 4:10, 15; 5:28

Fraser, Roger, Vice-Chairman, Quebec Education Association

Discussion 29:18-25

Statement 29:15-7

Milieu de travail, cohérence, indépendance milieu résidentiel 5:5-7

Sommes investies 2:31-2; 16:25-6

Haute qualité de vie, promotion 42:21-2, 57-9

Hauteur édifices, commentaires 4:11; 7:13-4; 11:18-9, 23; 14:5, 10; 30:6, 12-5, 24, 63-6; 33:18

Historique 17:116-8

Innovations depuis 1968 2:11

Intérêt national, représentation 4:27; 5:25, 26; 33:8, 23-5; 36:27, 35, 37, 45, 47-8

Limites géographiques 2:29; 8:19, 21, 24, 28-9; 18:10; 24:13

Entente 13:15; 29:14

Établissement, respect frontières municipales, recommandations 24:21-7

Portion Carleton Place exclue 24:6-7, 8

Régions environnantes, études 24:5

«Secteur commercial», zone d'influence 24:5, 10, 27

Minimum transformations 5:13-4

Planification

Coûts sociaux 22:73

Erreurs, aspects négatifs, problèmes 4:20-1; 7:12-3; 20:13

Modèle pour reste du Canada 13:26-7; 19:23, 27, 143; 26:13, 30-1, 37; 28:29-30; 37:17

Objectifs nationaux 33:17

Période de 25 ans 2:24-5

Services de renseignements 42:6

Terres agricoles, perte, préoccupation 5:19

Trois séries propositions 2:18; 3:12, 17, 18; 4:28-9; 5:16-9; 7:8

Population

Concept seuil 5:10

Croissance, prévisions 4:34; 5:9; 10:15; 19:21-2, 26-7; 42:11

Décentralisation 5:10

Superficie nécessaire 5:10-1

Promenade, pied falaise derrière édifices parlementaires 6:26

Provinces, programmes voyage à coûts partagés 14:16

Récréation 5:12

Responsabilités spéciales 14:5; 19:142-9; 38:8-10

Caractère fédéral 8:8; 17:107-8

Modèle pour pays 13:26-7; 19:23, 143; 26:13, 30-1, 37; 28:29-30; 37:17

Rôle international 3:15-7; 14:6, 25:28

Symbole national 4:27; 5:25, 26; 10:16; 18:9; 19:143; 20:23-4; 22:24; 25:20-1; 33:8; 42:21, 56-7

Turner, hon. John, déclaration, 1970 2:11; 27:5

Sites historiques 24:5; 7, 12, 25; 26:28, 152

Monuments, préservation 27:10, 16-7; 30:6, 11, 67

Terrains

Acquisition, zonage 3:8, 13, 28; 4:27

Agricoles, conservation 5:11, 19; 35:16-7, 20

Coordination politiques foncières 42:25

Fédéraux, responsabilité 42:30-1

Utilisation rationnelle 4:20; 17:151; 30:31-2

Varsovie, comparaison 38:5, 18

Villes d'ortoirs 22:13

Zone rurale, protection 5:11; 35:16-7, 20

Capitale nationale, Secteur central

Centres d'emploi, zone résidentielle, conciliation 5:26-9; 16:24

Fullerton, Douglas, D. H. Fullerton and Co.

Discussion 7:9-27; 8:5-29; 9:5-31; 10:7-32
 NCC present connection 10:22
 Statement 7:5-9

Fullerton Report

See

Capital of Canada: How should it be governed?

Function of Embassies

Alain, Viateur 30:79-84

Gallant, Edgar, Chairman, National Capital Commission

Commendation 13:5; 33:32, 35, 37
 Discussion 3:16-30; 4:4-37; 5:6-29; 12:16-37; 33:19-37
 Statements 3:6-15; 12:4-6; 33:4-18
Tomorrow's Capital 5:4-6

Gamble, Alvan

Biographical data 30:95, 111-2
 Brief 30:95-112
 Statement 30:22-6
 Discussion 30:27-35

Gatineau, Que.

Growth 10:11-2

Gatineau Park

Ecological studies 3:13, 23
 Greber Plan 5:11; 6:21; 29:33
 History 29:33
 Nat. and Prov. Parks Assoc. of Canada, Ottawa-Hull
 Chapter, comments 29:33-41, 111-27
 NCC powers 3:14; 5:21; 29:33-40, 115-23
 Private ownership 3:13; 5:21, 24
 Problems 3:13
 Quebec Prov.
 Land adjoining 3:13; 5:22
 Ownership 5:21, 24

Gatineau River

Logs, sawdust 12:11, 17-8
 Pollution problems 12:11

Gauthier, Jean-Robert, M.P. (Ottawa-Vanier)

National Capital Region 1:15, 17, 19, 23-4; 2:17-8; 5:7, 24-7;
 7:9-11; 8:4, 9-11; 9:18-21; 10:12-6, 19-20, 27-8; 12:8, 23-7, 33;
 13:17-20; 15:20; 16:6-13, 26-7; 17:19-22; 18:12-6, 21; 19:4,
 7-10, 30-1; 20:5, 24-8, 35; 21:6-7; 22:15, 19-22; 23:13, 21-6;
 25:19-23, 29-30; 27:10-1, 19, 24-6, 35-7; 28:14-20; 29:8, 17-8,
 31-2, 34-8, 40-1; 38:10-3; 42:17-20, 28-31, 37-8

Giguère, G., National Capital Environmental Council

Discussion 42:35-7

Enquête, besoins fonction parlementaire 11:16, 17
 Intégration centres-ville Ottawa, Hull 22:21, 72
 Limites géographiques 3:23; 4:4-5
 Niveau d'emploi après 1985 15:17

Réaménagement

Hull 4:6-10
 Objectifs 4:5-6; 5:8-9
 Ottawa 4:10-5
 Ouest rue Wellington 4:13
 Préservation patrimoine et histoire du Canada 4:10-1
 Propositions MROC 15:67
 Propriétés fédérales, acquisition 4:10, 13
 Réseau transports 4:5
Voir aussi
 Ottawa, Cité
 Rideau, Carrefour

Capitale nationale, Structure administrative

Administration représentative 26:21
 Caractères généraux 17:112-5
 CCN, possibilité commenter position 4:20-1; 6:13, 17-20
 Chevauchement mandats 17:114-5; 25:28
 Comité étude 6:16-20; 7:7-8
 Comité tripartite 15:30, 31-2; 16:6, 22; 17:12; 18:18-9, 20-1;
 19:11-2, 17-20, 124, 152-3; 20:32-3; 25:22-4; 26:25; 27:38;
 31:20; 32:10-2; 33:14-5, 21-2, 26; 36:35, 37
 Conseil suprarégional 2:13; 7:7, 17-8, 22-3, 25; 8:12-3, 21, 22;
 9:16, 23-4; 17:20, 30, 137-9; 19:168-9, 176; 23:9, 15, 47-8;
 28:38; 30:29; 32:12; 33:14, 35:14-5
 Corps électoral 30:30
 Députés, rôle, recommandation 20:10, 18-9, 22; 22:24; 30:29,
 32; 42:16
 Dissipation population, recommandation 30:11
 Évolution situation 7:6, 10
 Gouvernement fédéral
 Décisions unilatérales 33:16, 26, 27, 35; 35:25, 30-1; 36:40
 Interventions 17:126-30, 134-6
 Collectivité, conséquences 17:140-3; 29:7, 65-6;
 30:152-5
 Outaouais québécois 29:6-9, 12, 60-70
 Objectifs 5:5-6; 22:66
 Participation financière, aménagement 16:25-6; 17:24;
 19:122, 145; 20:19-20, 29-30
 Politiques, responsabilité application, recommanda-
 tions 19:11, 22-3, 123, 150; 23:13
 Représentants, nombre, recommandation 26:29
 Rôle, pouvoirs 7:6, 13, 15-6, 22-3; 8:25-8; 9:23-5; 15:19;
 16:25-6; 17:15, 17, 20; 19:122; 20:19-20, 30,31; 26:37-8;
 35:18
 Séances à huis clos, conflits d'intérêt, critique 30:38-43
 Terrains, juridiction 5:25
 Gouvernement local et démocratiquement élu 35:14;
 42:11-2
 Gouvernement métropolitain, système «ville unique»
 7:6-7; 19:171-2, 177
 Gouvernements municipaux
 Décentralisation, recommandation 35:27-8
 Démocratie municipale, importance 13:6, 10, 13-4, 16
 Érosion continue pouvoirs 8:12-3; 9:17, 23
 Politiciens, rapport Fullerton, conclusions 19:139-41

Glebe

Area, concerns 36:5

Glebe Community Association

Brief 36:50-6

Members 36:5

NCC, commendation 36:4-11

Glencairn

Development potential high 5:18-9

Goodale, Ralph E., M.P. (Assiniboia)

National Capital Region 1:19

Gore-Storrie Report

Sewage, RMOC 12:28

Gouin, Jacques, West Quebec Historical Society

Discussion 27:13-9

Gréber Plan

Greenbelt 3:9; 5:11; 6:21; 7:13; 15:8, 10-1; 35:19; 38:5, 20-1

Endorsed Joint Parliamentary Committee 2:14; 3:7; 7:8

Implemented substantially 2:11; 3:7-8; 15:36-7

Ontario, Quebec, co-operation 2:28; 3:7

Radius 6 mile 5:10-1

Report 1950 2:36; 3:7-8; 15:8; 39:38

Satellite communities 15:8

Time frame 2:25

Usefulness 15:5

Gatineau Park 5:11

Greenbelt

Expansion beyond 5:11; 15:10-1, 44-5

Greber Plan 3:9; 5:11; 6:21; 7:13; 15:8; 35:19; 38:5, 29-1

NCC policies, powers 3:13-4; 16:10

NHA mortgages, blocking 7:13

Widen, recommendation 1956 Joint Comm. 6:21

Zoning 7:13

Greenberg, Lorry, Mayor, City of Ottawa

Discussion 28:5-40

Statement 28:4-5

Gregory, Mrs. M., Pres., National Capital Environmental Council

Discussion 42:35-7

Statement 42:31-4

Habitat Conference, Vancouver

Dawes, F. W. H., comments 26:7, 10, 12-4

Official before Committee 32:41; 33:4

Hagerman, D., Pres., Ottawa-Carleton Day Care Assoc.

Discussion 40:10

Hammer, Greene, Siler, Associates

National capital, study 10:15

Rôle, recommandations 5:25; 15:14; 17:25, 115, 145-6, 149; 19:21, 141-2; 20:8; 23:11, 49; 25:20, 28; 26:37-9; 35:22-4, 26; 42:14

Gouvernements provinciaux

Québec, Ontario 7:16; 9:32; 10:31; 13:5; 29:15

Autonomie distincte, recommandations 17:151; 27:7-8

Cession pouvoirs 8:4-5; 13:9, 12-3; 30:33

Représentation, recommandations 13:6, 7-8; 14:5-6, 17; 30:27

Gouvernements régionaux

Abolition 18:8-9, 12; 32:10

Autonomie distincte 15:15; 19:20-1; 20:8

Citoyens, participation 22:97

Efficacité 31:22, 25

Pouvoirs, responsabilités 9:23, 31; 20:31; 22:22, 64; 25:26-7; 28:21-2; 35:26, 28-30, 146-51; 36:35, 117-22

Rapport Jones 1965 19:125; 35:27

Rapports 15:28-9; 16:8; 17:10-1, 27-8; 25:26

Représentants élus, nombre, recommandations 26:25

Représentants fédéraux 17:28, 29; 35:29

Représentation intérêts population 26:18-9, 28

Ministère responsable, recommandation 4:30-1; 5:22, 27; 7:18; 16:5-6; 17:19, 23; 19:16, 123

Objectifs, recommandation 19:136-8

Organisme unique, distinct, propositions 17:15; 20:9, 15, 22; 22:25; 30:7, 25

Planification urbaine

CCN, projets 33:18

Citoyens, rôle 30:36-7, 42-3; 36:39-40, 47; 42:5-10, 16-7

Coordination

Comité mixte consultation, recommandation 22:11-2, 21-3, 67, 91

Démarches fédérales 2:12-3; 19:150; 20:13; 36:42

Gestion, plans d'aménagement 2:18; 3:12, 17, 18;

4:28-9; 5:16-7; 18:11; 19:146; 22:66; 25:26; 30:27-8; 35:19

Intergouvernementale 2:12-3, 18; 3:11; 6:13-4, 19-21;

9:23-4; 15:19; 17:28-9, 32, 148, 150; 18:7, 11, 14-6, 17-8;

19:146; 20:6-8, 9-10; 22:65; 23:10-1, 16; 25:23-4; 26:17-8;

27:35-7; 29:13-4; 31:14; 33:15-6, 21-2, 26-7, 30; 36:38-40, 48; 42:6, 8

Interprovinciale 17:146-7; 19:152, 169

Organisme, représentants élus, recommandation 20:10, 18-9, 22; 30:29-32; 31:19-20, 24

Organisme responsable 9:31; 20:22; 31:19; 33:20-1; 42:13

Organismes québécois concernés 29:17

Priorités développement 7:21-2

Décisions finales, responsabilité, recommandations 3:11-2; 7:10; 8:26; 15:18-9, 25; 16:6; 17:15, 19, 31-3, 151; 18:11, 20; 19:18, 19, 144-5; 20:10-1, 31; 22:21, 64; 25:10; 26:33; 30:38; 31:11, 14, 22; 35:12; 36:36-7, 48; 37:8, 15, 27; 42:11-3, 25-6

Entreprise privée, rôle 10:19

Financement, responsabilité 37:10

Gouvernement fédéral, rôle, commentaires 15:18-9, 25;

16:6; 17:15, 19, 31-3, 151; 18:11, 20; 19:18, 19, 144-5; 20:19;

32; 25:10, 16-7; 26:17, 36-7; 27:33-6, 87-9; 31:9, 15, 17-8;

33:7-8, 19; 35:20, 24-5; 36:44-5; 37:15, 108-13; 42:18-9

Gouvernements provinciaux, rôle 20:10; 33:8, 19; 35:21-2, 23

Municipalités locales, régionales

Plans officiels, problème constitutionnel 25:10

Haydon, A. S., Reeve, Nepean Township

Discussion 20:15-35
Statement 20:5-14

Henry, J., Dir., Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee

Discussion 39:29

Heritage Association of Aylmer

Proposals 26:20

Highways

Public Works Dept., responsibility 11:22
See also
Roads

Historical Sites

Buildings, protection 15:49

Holt, Sir Herbert

Gatineau Park 29:33
Ottawa-Hull bridge, 1915 3:7, 15:5

Hostels

Operation 40:6-7, 17-21

Housing

Demonstration project, Woodroffe-Base Line 20:13-4
Techniques 4:18-21
See Also
Core area

Howey, Dick, Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee

Discussion 39:16-33
Statement 39:13-6

Hull

Buildings 32:12-8; 34:22-41, 55-71
City, views, offering 2:12
Court House 4:6, 8-9
English-speaking residents undesirable consequences 34:22; 36:14
Federal, NCC, intervention 34:22-41, 55-71
Federal employment centre, creation 2:12; 4:6, 8, 10
Federal grants 9:9
French culture 36:14-5
Historical monuments 38:11-2
Land
Formerly E.B. Eddy Co. 4:9-10
NCC acquisition 4:6, 10; 6:12-3
Quebec government, expropriation 4:6
Place du Centre, provincial 4:9; 9:22-3
Properties demolished 6:10-2; 34:22-5
Province authority 9:9-10
Public Service employees increase 2:14; 41:15
Public Works Dept. decennial program 4:6
Redesign
Agreement 4:6-10; 6:11

Représentation aspirations 3:15; 5:26; 17:150; 18:9-10, 11; 19:144; 22:70-1; 25:6; 27:35; 33:8

Rôle 15:15; 17:145, 148; 20:10-1, 15-6; 22:62-4; 25:10, 16-7, 20; 26:33, 37; 28:21-2; 30:38; 31:9, 17, 24; 33:7-8, 19-20, 24, 26-7; 35:22-6; 36:43; 42:14

Normes, recommandation 37:15-6, 17

Objectifs gouv. fédéral 33:9-10

Ordre priorité recommandé 22:67

Organisme responsable intérêt national 4:27; 5:25, 26; 33:8, 10-1

Organismes et ministères affectés 7:24

Perspective à long terme, recommandation 35:18, 20

Questions locales, obstruction objectifs nationaux, empêchement 33:9, 20, 25

«Surplanification» 16:4; 24:13-4

Problèmes constitutionnels 2:20; 3:29; 8:16, 18-9; 13:9-10; 15:18; 33:11

Regroupement compétences 32:10-1

Représentants nommés, élus 8:12-3; 10:26; 20:9, 21; 26:28, 29, 42; 35:29

Réunion niveaux concernés, recommandation 9:29-31; 20:31

Statu quo 19:20, 180; 23:11; 33:31-2; 37:4, 6

Structure actuelle, commentaires 2:13; 3:22, 29-30; 5:21; 6:19-21; 7:6-8, 15-6; 8:15; 9:10-1; 13:6; 17:31-3, 114; 18:8; 19:12; 20:5-6; 28:19-20; 30:44; 31:22-3; 33:31-2; 38:15; 42:7-8

Système à un palier, recommandation 31:16, 22, 25

Système équilibré à deux paliers 19:125-6, 127-9, 132-4, 155-6; 22:96; 23:11; 31:16

Un seul niveau de gestion, recommandation 38:9

Wascana Centre Act, modèle, recommandation 14:8

Voir aussi

District fédéral

Ville-État

Capitales multiples, Système

Avantages 30:7

Carrefour Rideau

Voir

Rideau, Carrefour

Carrière, M. Florian, Directeur relations extérieures, Conseil de la vie française en Amérique

Discussion 27:7-9

Exposé 27:5-6

Carlsbad Springs

Nouvelle collectivité urbaine 15:69, 76, 77

Voir aussi

Ville du Sud-est

Castonguay, M. Charles, Directeur, Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Discussion 35:5-9, 14-5

Ceinture de verdure

Acquisition terrains, problèmes 7:13

Centres de district à l'intérieur 15:66-7

Collectivités urbaines au-delà ceinture 15:17, 66, 68-71; 22:72

Architecture, jurisdictions, cooperation 6:24-5

Building projects 4:7-8

Federal, Prov. governments, 1969 4:6

Hôtel de Ville Park 4:9

Maison des citoyens 4:9

Pedestrians, cyclists 4:8-9; 6:25-6

Place d'Accueil 4:8-9

Planning report 1975 4:7-8

Roads 4:6-7, 9

Sewage 4:6-7

Tax structure 9:9

Transportation 4:7, 9

See also

Demonstration Projects

Fournier Sector

Place du Portage

Hull Island

Intergovernmental Committee 4:10

Human Settlement Conférence

Dawes, F. W. H., comments 26:14

Hydro-Electric Commission of the Township of Nepean

Brief 32:50-84

Formation, finances 32:22-3

India Canada Association Ottawa Valley

Brief 40:27-31

Membership, objectives, activities 40:11-3, 28-9

Industry

Growth nil 10:10-1

Land, Federal govt. policy 31:7-14, 40-9

Necessary 13:6-7, 16, 24; 31:7, 12-3

Selective 14:12-3

Information

Availability 5:21

Inventory of Information Sources Concerning Urban Affairs

Urban Affairs Dept. publication 1:21

Investigating the Real Issues in Fat City

Rubin, Ken 30:137-47

Isabelle, Gaston, M.P. (Hull)

National Capital Region 1:11, 23; 2:17, 28-31; 3:24, 26-30; 4:36; 5:8; 6:6-7, 9-13, 21; 7:17-9, 25; 8:17-21, 29; 9:4, 12-5, 26-8, 32; 11:7-8, 21-7; 12:35, 37; 13:21-3, 26-7; 14:16-8; 15:28-32; 17:10-5; 18:21-2; 19:10-3, 29; 20:31-4; 21:7-8; 23:18-21, 29; 24:12-5, 17; 25:23-6; 26:5, 24-6, 29, 42-3; 27:8, 17-8, 32-4, 38-9; 28:35-9; 29:5, 9-13, 22-4, 30, 39-41; 30:5, 19-20, 34, 45-6; 31:23-5, 36; 32:5, 11-4, 16-7, 34; 33:22, 30-2; 35:4-10; 36:13-5; 39:16-8; 40:6-7, 14-5; 41:18-23; 43:7

Jock River

Pollution 35:16

Conservation état actuel 38:20-1

Exploitation agricole 3:13

Fonctions 3:9

Milieu rural, considération 5:11

Modifications mineures 3:13

Propositions aménagement, MROC 15:17, 66-7

Schéma d'intentions 5:11

Superficie en périphérie, réglementation publique 3:13

Système transport, implantation 16:9-10

Centre parlementaire pour affaires étrangères et commerce extérieur

Comité mixte spécial Région Capitale nationale, utilisation services 22:14-8

Chambre de commerce d'Ottawa

Mémoire 31:95-104

Christopher, M. John, Conseiller du Comité, Service recherches, Bibliothèque du Parlement

Discussion 32:39, 40

Ciborowski, M. Adolf, Architecte, urbaniste-écologiste

Déclaration préliminaire 38:4-10

Discussion 38:11-24

Clack, M. Rod, Directeur général adjoint (Planification-Ontario), CCN

Exposé 4:4-6, 10-5

Clark, M. R.H., Maire, Village Parc Rockcliffe

Discussion 23:10-1

Clarke, M. Gary B., Président, Société zoologique de la Capitale nationale

Discussion 29:27-32

Exposé 29:25-6

Clermont, Gaston, député (Gatineau)

Région de la capitale nationale 1:9, 14, 16, 18, 22-4, 26; 2:16-8, 32, 34-7; 3:21, 30; 4:15-8, 37; 5:2, 8, 29; 6:6-8; 7:4-5, 24-7; 9:25-7, 29; 10:4-5, 7-12, 32; 11:5-8, 19-21, 25-6; 12:8, 19-23, 30-3, 36-7; 14:13-4; 16:17, 21-4; 17:16, 23-5, 33; 18:18-21; 19:13, 19-22; 20:4-5, 17-20, 35; 21:6, 8-9; 22:26; 23:6, 8, 13-5; 24:10-2; 25:4-5, 13-6; 26:5-7, 16-8, 28-30, 39, 41-2; 27:14-7, 27, 37-8; 29:37; 30:5, 9-10, 20-2, 26-7, 30-2, 44-5; 31:5-6, 10-1, 20-2, 27; 32:35, 40; 33:19-22, 35, 37-8; 34:4-5, 15-20, 29-34, 41; 36:20-4, 42-3, 45-6; 40:15; 41:14-6; 42:11-4, 35-7; 43:5-6

Colline du Parlement

Hauteurs édifices environnants, obstruction 4:11; 7:13-4; 11:18-9, 23; 14:5, 10

Stationnement 11:17

Sud

Aménagement 4:11; 11:16

Concours public 11:16

Édifice compagnie d'assurance 11:17

Jock River Ratepayers Association

Brief 35:79-80

Jones, Murray

Regional government, recommendations 35:27

Kanata

Development potential high 5:18

Kennedy, Trip

Brief 26:114-23

Discussion 26:33-43

Recommendations 26:122-3

Statement 26:30-2

K. H. King Associates Ltd.

Reports 25:3, 8

Kimmerly, Ian, Centre Town, Citizens' Community Association

Discussion 35:23-4, 31

King, Donald, Commissioner, Lanark Area Restructuring Study

Discussion 24:6-15

Statement 24:4-5

Kirchner, J. E., Asst. Gen. Mgr., Property and Finance, NCC

Budget 4:33-4

Klein, Jos., Chairman Lansdowne Park Committee, Glebe Community Assoc.

Discussion 36:6-8

Knubley, J. R., Ottawa Board of Trade

Discussion 31:17-27

Lacroix, Andre Dir., Federation of the Junior Chambers of Commerce of French Canada Inc.

Discussion 27:34-40

Laflèche, Gertrude, West Quebec Historical Society

Discussion 27:16-7

Lafond, Hon. Paul C., Senator (Gulf)

National Capital Region 11:7; 33:37

Lalonde, Marc, Director, Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton

Discussion 31:8

Lalonde, Roger, Member, Alliance for Bilingualism

Discussion 27:24-9

Lanark Area Restructuring Study

Brief 24:18-30

Comité d'action de Côte-de-Sable

Mémoire 36:115-33

Comité des citoyens d'Ottawa-Ouest

Mémoire 37:258-68

Comité des citoyens du secteur parc Fontaine

Mémoire 34:88-107

Appui 34:26, 35

Comité de Transport des citoyens de Nepean-Aylmer

Mémoire 39:120-52

Appui 39:29

Commission de la Capitale nationale

Amélioration qualité vie 26:31

Appellation nouvelle, recommandations 19:151; 27:31, 32, 40; 36:19

Bilinguisme, rôle 2:15; 3:14; 22:20; 27:23, 24, 26-7, 29; 33:36

Budget dépenses 4:33

Allocations annuelles non dépensées 5:23

Montant total engagé entre 1972 et 1982 4:33

Restrictions conformes directives Conseil du Trésor 4:33-4

Buts, objectifs 2:11, 25; 4:30; 10:25; 17:133; 25:17; 26:30-1, 198-201

CRO, opinion 17:131-3

Réorientation, nécessité 3:8

Comité de l'architecture 6:24

Commissaires 3:14

Consultations

Comité consultatif, représentants élus, recommandation 6:17

Comité interministériel 2:12-3; 3:11; 6:13-4

Efficacité 7:23; 19:13; 20:21, 23; 29:9; 36:44-5, 46; 37:12

Erection édifices, questions zonage 2:33-4; 3:23, 28

Formalisation mécanismes 4:26; 6:17

Gouvernements régionaux 20:7; 31:15; 35:25; 37:7, 12

CRO 2:22; 17:17-8

MROC 19:11; 20:7, 8, 21

Groupe tripartite, consultation intergouvernementale planification transports 3:11; 20:21; 25:22-3; 33:21; 37:12

Intergouvernementales, rôle 3:10-1; 4:25, 27-8, 29, 31-2; 6:13, 19-21; 27:37; 31:11, 14; 33:15-6, 21-2, 26-7, 30

Ministères, organismes fédéraux 3:11; 6:13; 31:22

Négociations niveau supérieur, responsabilité 10:24-5, 26-7

Porte-parole, Cabinet, Conseil du Trésor 4:32

Rôle exclusif, recommandation 37:7, 11

Séance information 3:19, 24

Corps non électif 4:31; 8:12-3; 10:26; 20:7, 9, 21; 26:28; 33:7

Diffusion nouvelles 10:14-5

Documents préparés pour membres du Comité 12:30-1

Financement projets 17:135-6

Historique 2:10-1; 17:128-9

Mandat 3:7; 6:13

Modifications, recommandations 26:8, 10-1, 125-6, 135

Membres, présentation 33:5-6

Consultants, background 24:12-3
Recommendations 24:13

Lanark County

Boundaries, NCR, NCC 24:4-15, 20
Brief 24:18-30
Historical, natural sites 24:4-5, 7-8, 12
Map 24:30
Municipal government 24:11-2

Land

Development companies 36:40
Federal, management policy 11:10, 13
Hazard areas 15:12, 49
Industrial 31:7-14, 40-9
Shore Ottawa, Rideau Rivers 15:12, 48
Speculation, results 26:8
Use, planning 23:10-1
See also
Agriculture
Property

Landriault, Roger, Pres., Assoc., of Building Owners and Managers of the Outaouais Region

Discussion 32:4-18

Lansdowne Park

Community benefits 36:5
NCC involvement 36:4-6, 10, 51-6
Residential areas, problems 36:4, 7, 9, 52
Sporting events 36:10
Traffic, transportation 36:4, 6-7, 9, 54-5

Larisch, W., Jock River Ratepayers Assoc.

Discussion 35:18-20

La Salle, Roch, M.P. (Joliette)

National Capital Region 1:8, 25; 8:25-7; 9:14, 29-32; 11:24-5;
19:23-5; 27:18-9, 29-30, 37; 29:13-5, 24-5; 32:15-8; 33:26-7;
34:8-9, 23-5; 36:19-21; 37:19-20

Lavoie, E., Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Discussion 35:7-15

Lebreton Flats

Boundaries 4:29-30
Citizen participation 42:5-6
Development 4:13-4, 22-4, 30; 7:12; 8:16-7; 26:22, 76
Housing 2:20; 3:12, 18; 4:18, 23; 5:27; 8:17
Land acquisition 3:20
Open space 4:35
Terminology 3:20-1, 23; 4:5, 30
See also
Demonstration Projects

Leclair, Don, Carlsbad Springs Assoc. of Residents

Discussion 39:36, 41-2

Mémoires, E. Gallant, Président 3:6-17; 33:5-18
Ministère responsable 10:22-5; 19:13
Parti québécois, commentaires 11:24
Personnel

Curriculum vitae, recommandation 4:32; 12:30
Recrutement, pouvoirs 3:14-5

Pouvoirs

Affaires municipales, provinciales 37:8-10
Constitutionnalité 3:29; 15:18; 33:11, 19
Définition 25:24
Expropriation terrains 15:18-9; 25:11; 27:89; 31:15, 29-36;
36:37, 43; 39:34, 37, 40-5
Limitation, recommandations 13:13-4; 15:16; 25:20; 33:12,
19; 36:22-3, 41, 42, 43; 37:7
Loi sur Capitale nationale, stipulations 2:33; 3:28; 5:5;
15:16, 18, 24; 25:5-6; 33:11, 29
Planification urbaine 15:18-9, 25; 16:6; 17:15, 19, 31-3,
151; 18:11, 20; 19:18, 19, 144-5; 20:10-1, 34; 25:5-6, 16-7;
26:17, 26; 27:33-6, 87-9; 31:9, 15, 17-8; 33:7-8, 19; 35:20,
24-5, 30

Président, recommandation 10:26-7
Renforcement, recommandation 3:14, 28; 4:24-5; 17:30

Premier ministre, communiqué presse, rôle 33:31

Projets réalisés 3:6-9; 33:28, 35-6

Rapport préliminaire, dépenses, données 2:35

Relations

Ottawa, Cité, conseil municipal 28:23
Travaux publics, min. 3:11; 11:14-5, 23-4; 20:9; 25:22
Vanier, Cité, conseil municipal 19:13-4, 20

Représentation

Autres régions du Canada 7:22-3; 20:17
Élective 26:42-3
Intérêts nationaux 4:27; 5:25, 26; 33:8, 23-5; 36:27, 35, 37,
45-6, 47-8
Municipalités locales, régionales 2:22-3, 35; 4:25-6; 6:17;
7:22, 23-4; 17:29-30; 19:151; 23:9; 24:7; 25:7-8, 13-4, 25;
31:18-9; 33:11; 36:42-3
Provinces 13:18-20, 22-4; 14:13-4; 17:14

Restructuration

Abolition, création nouveau ministère fédéral 4:30-1;
5:22, 27; 7:18; 16:5-6; 17:19, 23; 19:13; 20:22; 22:25; 26:27;
32:10-1

«Affaires de la Capitale», nouveau service 19:22, 124

Améliorations, recommandations 10:31; 19:11, 123-4, 151;
20:10; 29:12

Ministre responsable, recommandation 7:19, 20, 25;
10:23-4; 19:151

«(La) Revue Statistique» 15:58, 59

Statut 4:27; 33:10

Terrains

Acquisition, utilisation 3:8, 13; 4:27; 15:18-9; 17:134-5;
25:7, 12, 14-5, 17-8; 27:88-9; 31:15; 34:38; 36:43; 37:9; 42:29
Cession 25:6-7, 11-2; 33:9

Recours Juge Cour de comté en cas de refus 25:7, 15

Fédéraux, zonage, juridiction 3:28; 4:27

Municipalités, utilisation à fins d'aménagement
16:9-10; 20:26-7, 29-30

Utilisation 33:8-9, 34; 34:39

Zone industrielle, commerciale 31:7-8, 9-10, 13

«Traitement des effluents», communiqué 9:25-8, 34-5; 10:5,
6, 29; 11:4-6, 26-7; 12:4, 15; 17:18-9

Lefebvre, F., M.P. (Pontiac)

National Capital Region 4:22, 37; 5:7, 20-4; 7:20-2, 28;
8:21-2; 9:32; 10:4-7, 9, 29-30; 11:4-5, 7, 20, 25-6; 12:7, 15-8;
13:11-4; 14:20-1; 16:4-6; 17:16-9; 18:18-9; 19:4, 13-5; 20:20-4
22:14; 25:25; 26:18-9, 26-8; 29:8-9, 15, 26-9, 32, 38-9; 30:18-9;
36:5-6, 16; 39:10-2, 28-31; 40:8, 13, 15; 41:12-4; 43:4

Leger, I. R., Immed. Past Pres., Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton

Discussion 31:15

Legros, Charles, Ottawa Board of Trade

Discussion 31:17

Lexington Park Association

Area 42:27, 55
Brief 42:55-61
Members 42:20, 55
Recommendations 42:24

Loto Canada

Pollution clean-up, use 42:26, 60

Lower Rothwell Heights Tenants' Assoc.

Brief 31:61-71

McDonald, A. Hamilton, Senator (Moosomin)

National Capital Region 3:24-6; 10:16-27, 29; 11:8, 23-4;
12:9, 18-9; 13:24-5; 14:11-3, 15; 16:17-21; 26:36; 27:11-2, 28;
29:21-2; 30:32-4, 43-4; 36:27-9, 46; 37:18-9; 39:27-8, 36-9;
40:15-6; 43:4, 7

McDonald, H. R., Commissioner, Hydro-Electric Commission of the Township of Nepean

Discussion 32:23-7

McGregor, Ross, Centretown Citizens' Community Assoc.

Discussion 35:30-1

McIlraith, Hon. George J., Senator (Ottawa Valley)

National Capital Region 2:24-7; 3:20-1, 30-1; 4:18, 26, 29-32;
5:8, 16; 9:4, 8-10; 10:5-6, 20, 28, 30-2; 18:7, 16-7, 19-20;
19:22-3; 21:5; 22:14, 18; 23:15-9; 24:6-10; 25:16-9; 26:10-3;
28:31-5; 32:32, 38-9; 33:28-30, 36; 34:41; 37:6-8; 38:13-7

McKay, John H.

Background 37:17
Brief 37:36-97
Discussion 37:15-20
Statement 37:13-4

MacKinnon, J. W., Ottawa Board of Trade

Discussion 31:23

MacLaren-Richards Master Plan of Water Works and Waste Water Disposal

RMO study 1969 15:9, 13, 21-2, 26, 39, 51

Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais

Carp-Aylmer-Almonte, navette ferroviaire, étude 39:28
Mandat, activités 17:125

Commission d'examen d'Ottawa-Carleton

Canton de March, présentation mémoire 22:80-98
Gouvernement régional, fonctions, étude 9:23
Nouvelles structures proposées 23:25

Commission Hydro-électrique du Township de Nepean

Commission Mayo, présentation mémoire 32:24
Mémoire 32:93-132
Résumé 32:92

Commission spéciale de Revision de la province d'Ontario

Voir
Ontario, Gouvernement

Communauté régionale de l'Outaouais

Comparution devant Comité, malentendu 29:36-7; 30:5, 44
Domaines de compétence 17:122-3
Efficacité, commentaires 32:10
Gouvernement provincial, aide financière 10:8
Membres 17:4, 152
Mémoire 17:92-152
Appui 17:10-1, 16-7; 26:26-7, 28-9
Pouvoirs 18:5-6, 22
Premier ministre, intérêt, importance 8:15-6
Rapports
CCN 2:22; 17:17-8, 31-3; 18:11
Gouvernement provincial 17:16-7
MROC 15:28-9; 16:8; 17:10-1
Recommandations 17:7-10, 149-51
Schéma d'aménagement 2:12; 17:5, 124
Application règlements 41:13-4
Appui 27:31
CCN, projet, divergences 3:10; 17:129-36; 41:16-7
Fonctionnaires fédéraux 41:14-5, 18
Gouvernement fédéral, participation financière 17:24
Île de Hull, rôle 41:8, 21
MROC, plan directeur, divergences 41:18
Objectifs 41:7, 10
Organisation milieu rural 41:10-1
Présentation au Comité 41:6-12
Procédure consultation 17:19, 22; 25:26; 41:4-5
Protection certaines zones 41:11, 21-2
Réalisation, prévisions 41:22
Répartition population 41:10
Réseau routier 41:12
Secteur manufacturier 41:15-6
Territoires fédéraux, inclusion 17:13
Transport 41:9, 17
Unités distinctes 41:8, 19-21
Utilisation minimale nouveaux espaces 41:17
Zonage agricole 41:11, 21-2
Zones d'extraction 41:11
Séguin, J.-M., Président, exposés 17:4-10; 41:4-6
Statut 17:19-20
Territoire et municipalités 17:120-2; 18:5

MacNiven, J. A., Asst., Gen. Mgr., Development, National Capital Commission

Pollution, Ottawa River 12:6-29

Macquarrie, Heath, M.P. (Hillsborough)

National Capital Region 1:20; 3:15-7; 13:7-8

Major, Bernard, Director, Aylmer Residents Association

Discussion 26:26-8
Statement 26:22-3

Maniwaki, Que.

Sewage treatment 12:11

March Township

Brief 22:27-58
Government, recommendations 22:7-9, 13
Population 22:7, 28-9
Recommendations 22:47-58
Reeve, statement 22:7-10
Resolutions 22:44-5

Marcil-Bourgoin, Mrs. Marie-Thérèse, West Quebec Historical Society

Discussion 27:15

Marlin, Randal, Past Pres., Present Area Dir., Glebe Community Assoc.

Discussion 36:5-11

Matte, Joseph, Chairman, Conseil Regional de Developpement de l'Outaouais

Discussion 29:9-15
Statement 29:5-7

May, Miss Lynne, Centretown Citizens' Community Association

Discussion 35:24-9
Statement 35:21-2

Mayo, Daniel, Research Co-ordinator, Lanark Area Restructuring Study

Discussion 24:7-9

Mayo Commission

See
Ottawa-Carleton Review Commission

Menendez, Mrs. E., Pres., Federation Citizens' Associations

Discussion 42:7-20
Statement 42:4-7

Metropolitan Life Insurance Company

Federal government building acquisition 11:17

Minerals

Reserves, protection 15:12, 49

Législation fédérale, limites, rapport 18:10

Subdivision, règlements 18:6

Transport, activités 17:22

Voir aussi

Capitale nationale, Structure administrative

Communauté régionale de l'Outaouais, Loi

Domaines compétence CRO 17:122-3
Rôle 17:119

Communauté urbaine du Sud

MROC, propositions aménagement 5:18; 15:18
Priorité développement, secteur sud-ouest 15:26

Conférence des Nations Unies sur les établissements humains

Délégués, comparution devant Comité 26:13-4, 40-1; 32:41

Conférence fédérale-provinciale d'ordre constitutionnel, 1969

Région Capitale nationale
Entente conclue 13:15; 29:14
Recommandations 2:12, 14; 4:6; 5:5; 8:16; 13:15; 17:106, 146

Conseil de la vie française en Amérique

But 27:7
Mémoire 27:69-79
Québec, province, relation 27:8

Conseil de l'environnement de la Capitale nationale

Mémoire 42:62-9

Conseil du Trésor

CCN, buts, définition 2:11, 25-6

Conseil régional de développement de l'Outaouais

CCN, subventions 29:10-1
Mémoire 29:57-71
Appui 29:10
Rôle, but 29:5-6, 9-10

Constitution du Canada, Comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes (1972)

Capitale nationale, recommandations 28:4-5, 15-6

Coolican, M. Denis, Président, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Discussion 15:20-31; 16:4-28; 25:5, 8-31
Exposé 25:5-8
Mémoire, lecture 15:4-7, 14-20

Côte de Sable

Communauté, mémoire, aménagement centre, quartier ancienne gare 6:15

Courtier, M. Michel, Recherchiste, Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français

Discussion 27:32, 36,40

Mini NCC*See*

Quebec. National Capital
Mini-Commission

Mlacak, John, Reeve, March Township

Discussion 22:11-25
Statement 22:7-10

Montague, M. J., Chairman, Hydro-Electric Commission of the Township of Nepean

Discussion 32:22-31
Statement 32:18-21

Mouvement Impératif français de Lucerne, Inc.

Brief 36:57-70
Members, objectives 36:13, 19, 30

Municipalities

NCC cooperation 2:12, 18, 22-3
Plans, agreement, difficulties 2:18, 21-2

Murray and Murray

Report, City Ottawa 36:7, 53

Museum of Man

Hull 2:12, 14; 4:10

Museum of Science and Technology

Hull 2:12, 14; 4:10

NCC*See*

National Capital Commission

NCR*See*

National Capital Region

National and Provincial Parks Association of Canada, Ottawa-Hull Chapter

Brief 29:111-27

National Capital

Airport improvement 14:7
Area, recommendation 19:5, 8, 12
Aylmer, inclusion 26:24
Brasilia, comparison 30:6, 47
Canadians, all, reflect country 2:9; 5:6-7; 8:6-7; 10:16;
13:6-12; 14:5, 8, 14-5
City-State 28:4-11, 15-39; 37:15
Comments
Ciborowski, Adolf 38:4-24
ORC 17:13; 18:12
Ottawa, Mayor 28:4-5, 42-6
Que. Education Assoc. 29:17-25
Rockcliffe Park Village 23:12, 19-20
Components necessary 3:7
Development 2:11; 5:25; 8:15; 13:10, 13, 17, 21-2; 30:22

Crépeau, M. Jacques, Membre, Comité Transport des citoyens de Nepean-Aylmer

Discussion 39:16-32

Daniels-Cesaratto, Mme Lyse, Présidente, Mouvement impératif français de Lucerne

Discussion 36:13-33
Exposé 36:11-3

Danson, hon. Barnett, Ministre responsable, CCN

Comité, rôle, déclaration 7:7
Discussion 2:18-37
Exposé 2:9-16

Darling, Stan, député (Parry Sound-Muskoka)

Région de la capitale nationale 26:7; 27:20-1, 39-40; 28:25-9;
30:28-30, 39-43, 46; 31:11-4, 25-7, 35; 34:12-4, 25-9, 41;
36:16-9, 41-2; 39:24-7, 44; 40:13, 15; 42:15-7; 43:6

Davis, hon. Bill, Premier ministre province Ontario

Commentaires re Capitale nationale 13:21, 22; 14:18, 19

Dawes, M. Frederick W. H., Directeur, Réalisation programmes bilatéraux dans établissements humains, ACDI

Discussion 26:11-9
Exposé 26:7-10
Mémoire 26:124-42

De Banné, Pierre, député (Matane)

Région de la capitale nationale 1:16-7, 21-2, 25

Défense nationale, Ministère

Nouveaux locaux
Opinions 37:18
Responsabilité construction 10:19-20

Deschatelets, hon. Jean-Paul, sénateur (Lauzon), Coprésident du Comité

Région de la capitale nationale 1:8-11, 13-25; 2:7-9; 3:5-6,
15, 17, 19, 21, 23-4, 26-7, 30-1; 5:4, 7-8, 15-6, 19-20, 22, 24,
27, 29-30; 7:25; 8:4-5, 9, 11, 14, 17, 20-1, 23-7, 29; 9:4-7, 10,
12-5, 17-8, 24-9, 32-3; 11:4-8, 15, 18-21, 23-7; 16:26-8; 17:4,
10-1, 16, 19, 22, 25, 27-8, 30-1, 33; 18:4-5, 7, 10, 12, 16, 18-22;
19:4, 7, 10, 13, 15, 18-9, 22-5, 28-9, 31; 20:4-5, 13, 15, 17, 20,
23-5, 28, 31, 34-6; 21:5-10; 22:7, 10-9, 22, 24-6; 24:8-9; 25:4,
18; 26:10, 13-4, 16, 18-9, 22-4, 26-8, 30, 32-3, 35-6, 39-43;
27:5-6, 8-14, 17-9, 21-4, 26, 28-30, 32, 34-5, 37-41; 29:5, 8-10,
12-5, 17-22, 24-6, 29; 30:5, 7-9, 12, 15, 17-20, 22, 26-8, 30, 32,
34-5, 37-41, 43-6; 31:28, 33-4; 32:4-6, 10-1, 14-6, 18, 21, 24,
27-41; 33:4, 19, 22-3, 25-6, 28-30, 32-3, 35, 37-8; 34: 4-5, 8,
10-1, 13-6, 20-3, 25, 28-30, 32-4, 38, 40-1; 35:4-5, 8-12, 14-7,
19-21, 25-6, 28, 32; 37:4, 6, 8-10, 12-7, 19-21, 25, 27-8, 31;
38:20-1; 39:4-5, 7-8, 10, 12-3, 16-8, 21-2, 24, 27-9, 31-3, 35-6,
39, 41, 44-6; 40:5-8; 41:4, 12, 14, 16-8, 20, 23

Deveault, M. Antoine, Président, Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Discussion 35:4-5

25-year time frame 2:8, 10, 24-5, 28

Enhancing, future appearance 2:9; 3:8

“Fat city” 7:9; 8:5, 23; 10:12, 16, 28-9; 19:68

Fullerton, Douglas, public attitude 7:8-9; 13:12

Functional organization 38:9

Governing 2:13; 13:6, 13-4, 16; 37:14

Hammer, Greene, Siler Associates, Study 10:15

Historical monuments 38:11-2

History 26:21

International role, embassies 3:15-7; 14:6, 8, 10-1

Land nationalization 38:15

Multicultural 13:4, 17; 14:5, 9; 22:20

NCC powers 13:5, 9, 13, 17-9; 19:5

Parliamentary enquiry, last, 1956 2:9

Planning long-term 2:24-5

Prime Minister

Comments, “focal point of our national life...” 2:11

Constitutional conference 1969, resolution 8:16

Provinces presence 13:7-8; 14:5-6, 9

Reassessment opportune 2:10

Residential areas downtown 3:12-3, 18-20

Seat of government 2:14-5; 5:6; 8:19, 21, 28-9; 19:8, 12

Skopje, Yugoslavia 38:6, 14

Skyline, importance 38:5-6, 9

Tripartite government organization non-implemented 2:12; 7:21, 23

Vanier, inclusion 19:8, 12, 23-5, 29, 42

Views

Nova Scotia 13:5-6, 22

Saskatchewan 14:4-9

Warsaw, comparison 38:5, 8, 13, 16-8

Washington, comparison 30:6-12, 49-50

See also

Visitors

National Capital Act, 1958

Amendment 2:24; 6:18

RMOC recommendations 15:16, 18, 24-5; 25:5-26

NCC authority, responsibility 2:8, 11, 23; 3:22; 4:25; 5:4-5

Region extension 2:14

Section 10-Powers 3:28-9

Section 10(1)-Objects, purposes

Commission 2:25-6; 4:30; 5:24-5; 10:25

Section 11 10:25

National Capital Affairs Dept.

See

Capital Affairs Dept.

National Capital Commission

Abolition 5:22; 6:9; 7:18-9

Association of Building Owners and Managers of the Outaouais Region, criticism 32:5-12, 44-9

Authority, responsibility 2:9-12, 22-3, 27, 33; 5:4-5, 25-6; 10:26-7; 29:6-13, 44-56

Authority report to, changes 2:27-8; 10:22-7

Bilingual role 2:15; 22:20-1; 27:24

Budget 4:32-4; 33:7

Buildings 37:15

Height 2:33-4; 7:14

Carlsbad Springs Expropriation, criticism 39:33-46, 79-116

Dick, Paul, député (Lanark-Renfrew-Carleton)

Région de la capitale nationale 22:18, 24-5

District fédéral

Création, opinions 2:13; 7:20-1, 26; 8:21; 19:24, 168-9, 175; 26:29-30, 40; 27:7; 28:15, 92-3; 30:7-9, 10; 30:73; 33:31; 35:14, 113-5

CCN 33:12-3

District fédéral, Comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes, 1956

Recommandations 2:11; 3:7; 6:21; 24:21

Rôle 6:21; 7:7-8

Drury, hon. C. M., Ministre Travaux publics

Discussion 11:16-25

Exposé 11:8-15

Dugas, M. Yvon, Vice-président, Alliance pour le bilinguisme

Discussion 27:25-30

Exposé 27:22-3

Éducation

Voir

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Égouts, Système d'

Green-Storrie, rapport 12:28

Green's Creek, usine traitement chimique 12:8, 22

Hull

Gouvernement provincial, responsabilité 9:10-1

Organismes responsables 9:14

Intercepteur régional, Aylmer à Templeton 9:6, 7, 34; 12:12

CRO, CCN, gouv. Québec, ententes 12:11-2, 19

Financement 9:6, 7, 8-9; 12:12, 21

Gatineau raccords 12:13-4, 20-1

Parent, hon. Oswald, télégramme au Président CCN, accord 12:14-5, 19, 20, 27

Programme travaux 12:13-4

Long Island, Manotick, fosses septiques 12:28

Lucerne, Aylmer 9:6

MacLaren-Richards, plan 15:21-2, 61

MROC, proposition 15:76; 16:20-1

Municipalité Nepean, résolution 9:6, 28

Ottawa

Égout collecteur, rivière Rideau

CCN, MROC, conflit 15:23-4; 16:20-1

Construction 12:28; 15:22

Financement 15:22-3; 16:20-1

Ententes tripartites 12:23, 28-9

Traitement primaire 9:6, 16; 10:30; 12:16

Priorité sur construction routes, nouveaux édifices 9:6, 8-9, 12-3, 14-5; 9:25, 34; 10:6-9, 16, 18-9, 30; 11:4-6; 12:4-5, 15-6, 19, 29; 17:18-9

Subventions fédérales 12:24

Templeton, usine d'épuration 12:9, 12, 13, 14; 20:18

Traitement des effluents

Bâtiments gouv. fédéral à Hull 9:34

Colline du Parlement 9:34

CMHC

Demonstration projects, coordination 2:27
 Special committee senior officials 3:11
 Commendation 3:27-8; 4:28; 31:18; 35:16, 19, 79; 36:4 11, 40; 37:15; 42:39
 Commissioners, members committees 2:11, 22, 24; 3:14; 4:32; 5:6; 8:22-3; 13:18-20, 22-3; 33:5-6
 Commissions, preceding 2:10-1, 27; 5:5, 25; 33:7, 36
 Danson Hon. B., statement 2:9-16
 Demonstration projects, role 2:27
 Design committee
 Federal buildings, approval 2:33-4
 Members 2:34
 Documents, submission 12:32
 Federal Government
 Interdepartmental committee 2:12-3; 3:11
 Rapport 2:13, 27
 Support 2:9-10; 3:7
 Fullerton Report, Chairman, comments 6:13-4
 Hull
 Booklet 6:9
 Redesign, agreements 4:6-10; 6:11
 Industrial park 31:9-13
 Intergovernmental consultation 4:26, 29-31; 6:17-21; 11:14, 20
 Land
 Acquisition advance needs 3:8, 13, 19-20; 4:10-1; 31:32-6, 74-8; 33:25; 42:28-9, 60
 Industrial, commercial 31:7-14, 40-9
 Policy 31:10-4, 40-9; 33:8-10; 36:37, 43; 37:9, 32-5
 Lower Rothwell Heights, houses leasing 31:28-31, 61-71
 Municipal representation 37:11-2
 Name change 36:12, 19
 Mandate 3:22-3; 6:13, 17; 7:23; 10:26; 11:14; 12:6; 26:8, 10-1, 13, 17-9, 45-7; 33:8, 10-2, 15-8; 37:4
 Fullerton group separate, distinct 6:13
 Minister responsible, power, cooperation 4:32; 7:18-20, 25
 Municipalities, representation 4:25-6; 7:22-3
 NCR, agreements 6:11
 Nepean Township, comments 20:7-17, 20-34
 Objects, purposes 2:11, 25-7, 33; 4:30
 Ontario gov't. cooperation 2:28
 ORC cooperation 3:10; 12:9-10, 12, 27
 Ottawa River logs, retrieval 12:18
 Parti Québécois, newspaper reports 11:24-5
 Planning strategies 3:17, 19; 4:4-15; 12:25-6; 33:9-38
 Pollution, cooperation 12:4-19, 23-4
 Powers 3:14, 28-9; 4:21, 24-5, 27, 30-1; 5:25-6; 10:20, 22-7; 19:28; 20:7; 22:21; 33:18 24, 33-4; 36:12, 18, 37, 40, 43, 45; 37:4-12
 Zoning 3:28; 4:26-7
 Proposals 33:16-7
 Cross-river public transit 2:13, 30
 Urban growth, accommodation 2:13
 Public Works Dept.
 Relations 11:14-5, 20-4
 Special committee senior officials 3:11
 Publications use "Ottawa-Hull" 6:9-10
 Quebec, Prov.
 Govt., cooperation 2:28; 3:10; 12:11-7, 19-21
 Prov. representation 17:14-5
 Recreation, role 3:14; 20:30

Document CCN 9:25-8, 34-5; 10:5, 6, 29; 11:4-6, 26-7; 12:4, 15; 17:18-9
 Industrie 9:35

Électricité

Voir
 Réseau hydro-électrique

Ellis, J. R., député (Hastings)

Région de la capitale nationale 1:18; 4:36; 6:11-2, 16, 21; 8:23-5; 11:5-6, 15-8, 27; 17:31-3; 18:5-7; 20:15-7; 25:4, 11-3; 26:16, 18; 27:35, 37; 30:12-5, 17-8, 38-9; 31:14-5, 22-3, 33; 32:5-9, 21-4, 30-1; 33:22-5, 28, 35; 34:5, 8, 21; 35:11, 26-8; 38:17-20; 40:14; 42:14-5; 43:5-6

Emplois

Création
 Hull 2:14; 34:24
 Ottawa 15:17, 67-8
 Déplacements, politique 5:29
 Outaouais québécois, chômage 5:27, 28-9

Environnement

Exploitation ressources, politique globale 3:10
 Protection 5:5
 RCN, aménagement, évaluation répercussions 42:31-4, 37
 Comité d'enquête, création 42:33, 34-7
 Processus recommandé 42:35

Fédération des associations de citoyens

Historique 42:44-5
 Mémoire 42:39-54
 Mémoire présenté à Commission Mayo 42:7

Fédération des Jeunes Chambres du Canada français

Buts 27:32
 Membres 27:37-8, 39-40
 Mémoire 27:85-95
 Appui 27:38

Ferme expérimentale

Conservation 38:15-6; 42:29-30

Fête de la Saint-Jean-Baptiste

Gouvernement fédéral, position, recommandation 35:8-9

Finn, M^{me} M., Présidente, S.T.A.N.D. (Serving The Aims and Needs of the Disabled)

Discussion 39:5-13
 Exposé 39:4-5

Fogo, M. J., Vice-président, Jock River Ratepayers Association

Discussion 35:18-21

Fonction publique

Décentralisation emplois 5:10; 7:9; 8:8; 14:7-8, 12-3; 13:9; 14:18; 19:21-2, 123, 148-9; 20:7, 13; 26:34-6, 39; 30:21-2; 31:26-7; 32:91; 37:30-1; 38:13; 39:20; 42:11

Regional authorities cooperation 2:12, 18, 22-3; 3:17-9; 4:27; 5:25

Report through Minister 4:27

Report to Committee

Activities 1956-7-1975 3:7

Preliminary 2:34-6

Representation Ottawa-Hull 23:9

Rideau River area housing restrictions 12:23

RMOC cooperation 3:10; 4:12; 5:17-8; 12:9-10, 23, 28-9

Role 3:11-2, 14, 22; 4:27; 36:38-9, 43-7; 37:7

Change, recommendation 19:5, 11, 13

Special Task Force on Governing 2:10

Staff 3:14-5

Curriculum vitae 4:32; 12:30-2

Tomorrow's Capital: An Invitation to Dialogue 2:10, 12, 18, 36; 3:8-9, 12, 19; 5:4-29

Transportation, public development 36:5-6, 10

Treasury Board Minutes 1972 2:11, 25-6

See also

Demonstration Projects

National Capital Environmental Assessment Agency

Recommendation 42:35-6, 62-6

National Capital Environmental Council

Brief 42:62-9

Members 42:35, 67

Objectives 42:66-7

Recommendations 42:34, 62-8

National Capital Mini-Commission, Quebec

Provincial liaison, NCC 2:35

National Capital Planning Committee

Committee assistance 3:11

Members 4:23; 5:6

National Capital Region

Administration proposals consideration 2:30-1; 14:8, 13-4

Areas involved 5:16; 14:12

Axis turned, development southeast, northwest 12:5

Boundaries defined Parliament 2:14; 3:23

Citizen participation 26:8-9, 12, 32, 53; 30:35-44; 36:36-7; 37:22, 26; 42:5-6, 9-12, 39

Consultative body, need 4:26; 7:22-3

Development 30:6-7, 10, 12-3, 17, 23, 29-30; 35:17

Future, beyond Greenbelt 5:17-9

Coordination, national, provincial, regional 3:10-2; 15:19; 17:15-6

Federal District 30:7-10

Federal government

Capital investment, maintenance 2:31-2; 6:22

Declare capital area 8:12

Power 7:6-7, 15, 21; 8:13, 23-6; 17:15-6, 20

Federal Parliamentary Permanent Standing Committee 31:20-1

Federal lands 2:19

French-speaking residents 8:9-11

Government structure 2:13; 7:7; 14:8; 17:29-30; 26:9, 21, 25, 72-4; 30:7-9, 13, 19, 25, 29-30, 37-44, 137-47; 31:16, 19-27; 35:81-93; 36:73-8; 37:21; 42:6-8, 11-4

Échelle salaires, Ottawa, Hull 32:6

Ralentissement croissance 26:34-6, 39; 31:7

Résidences fonctionnaires, Québec, Ontario, choix 32:6-7

Fonction publique, Commission

CCN, relations 3:14

Forrest, M^{lle}, Judy, Présidente, Association communautaire des citoyens du centre-ville

Discussion 35:23-32

Fortin, M. Daniel, Comité des citoyens du secteur parc Fontaine

Discussion 34:24-41

Exposé 34:22-3

Fournier, Secteur

Projet-pilote 2:20; 4:10

Francis, Lloyd, député (Ottawa-Ouest)

Région de la capitale nationale 1:12, 15, 27; 2:18-21; 3:24, 31; 4:17, 26-9; 5:7; 6:5-6, 8, 13-6, 18, 26; 7:6, 14-6; 8:12-4; 9:5-7, 12, 15-8, 28; 11:26; 12:17, 27-30; 13:15-7, 23, 26; 14:9-11; 15:21-4, 29; 16:13, 16, 19, 26; 17:26-8; 18:10-2; 19:15-9; 20:28-31; 22:11-3, 17-8; 23:9-12, 29; 24:7-9, 14, 16; 25:9-11, 13, 28, 30-1, 33-6; 27:12-3, 26-7; 28:20-4; 29:19-21, 32; 30:10-2, 27-8, 37-8; 31:9-10, 34-5; 32:9-11, 29, 31, 34-5, 37; 34:10-2; 35:28-32; 36:7-8, 36-8; 37:15-6, 25-8; 39:5-7, 32-3; 42:7-10, 15, 25-7; 43:6-7

Francophones

Anglophones, union groupes, commentaires 22:20-1, 71

Communauté ontarienne

Examen répartition et statut 19:130-1

Situation et perspectives d'avenir 19:16, 173-4

Zones concentration 19:181

Communauté québécoise

Conservation caractère français 34:6-8, 10-6, 20; 35:13; 36:12-20, 23-33

Population, opinion 34:15-6

Projets d'aménagement, effet 34:6, 13, 18-21, 77-8, 81-2

Solidarité, recommandation 8:9-11; 22:71-2

Fraser, M. Roger, Premier vice-président, Association d'éducation du Québec

Discussion 29:18-25

Exposé 29:15-7

Fullerton, M. Douglas, Ancien Président, CCN

Discussion 7:9-27; 8:5-29; 9:5-32; 10:7-32

Exposé 7:5-9

Fullerton, Rapport

Voir

La Capitale du Canada, comment l'administrer?

Galerie nationale

Ouest colline parlementaire 2:12; 4:13

Gallant, M. Edgar, Président, Commission de la Capitale nationale

Comparution devant Comité, commentaires 32:31-8

Industrial parks 31:13
 Jurisdiction, problems 6:8; 7:6-8, 16-21; 8:13
 Local, regional elected officials, consultation 19:5
 Multiculturalism 8:12
 Name 14:12, 20
 Official bilingual district 2:15
 Ontario, approach 7:17
 Over-all authority 9:16-7
 Planning
 Joint Advisory Committee 22:10-2, 21-3
 Power, control 7:11-3; 36:37, 43
 Population 5:9
 Projection 4:34; 5:9-10
 Power
 Issue, importance 7:20
 Structure 7:9-10, 12, 17
 Private developers, control 7:11
 Provinces
 Power 7:7, 9, 16, 21; 8:5, 23-6
 Priority 8:16
 Role, exclusion 8:4-5
 Public favour 7:7
 Quebec approach 7:17
 Regional Chairman 7:24
 Studies 2:36
 Tomorrow's Capital... proposals 3:8-9; 5:4-29; 7:6-7; 12:5
 Turner, Hon. John, "area National symbol..." 2:11, 26
 Urban growth 3:8-9
 See also
 Core Area

National Capital Region, Special Joint Committee

Assessing, Rubin, Ken 30:142-7
 Black book information, documents 2:37; 3:5
 Briefs
 Deadline 1:21-3; 2:8
 English-speaking people 34:13-4
 Hearing order 1:24
 Invited 1:21-2
 Translation 1:23-6
 Christopher, John, Research Branch, Library of Parliament, consultant 23:3
 Consultant, preliminary report 43:5
 Francis, Lloyd, M.P., statement, question privilege 6:3, 5-6
 Mandate 1:3, 5, 9-11; 2:7-8; 6:5-8, 16; 12:34
 Fullerton, Douglas, comments 7:7-8; 8:18
 Membership changes minimum 3:4
 Meetings
 O'Brien House 43:4-7
 Schedule 2:38; 3:3, 5
 Motions
 Edgar Gallant...appear...officials NCC... 11:3
 Members Comm. meet informally...discuss work... 43:3, 5-6
 ...work Committee advertised across Canada 1:7, 21-2; 2:8; 3:4
 NCC Board of Directors meeting 3:3, 6; 4:36
 Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade, consultant 22:5, 14-9
 Plans, NCC, municipalities, harmonization 2:18
 Powers 9:30-1

Discussion 3:16-30; 4:15-37; 5:6, 22-9; 6:9-26; 12:14-31, 34, 37; 33:19-37
 Exposés 4:9-10; 5:4-6; 12:4-6
 Mémoires 3:6-15; 33:4-18

Gamble, M. Alvan

Discussion 30:27-35
 Exposé 30:22-6
 Mémoire 30:113-35

Garderies de jour

Nécessité accroissement subventions 40:8-9, 40-1
 RCN, situation, recommandations 40:8-10, 41-2

Gatineau, Parc

Conservation caractère sauvage 29:38, 118-21
 Création autres parcs, recommandation 29:40
 Études écologiques 3:13; 5:23; 29:36
 Extension 29:40
 Historique 29:33
 Projet préliminaire de zonage 3:13; 5:23
 Propriété privée 3:13, 5:24
 Protection, législation, recommandation 29:33-5, 121-3
 Québec, prov., propriétés 5:24
 Statut parc national, problèmes constitutionnels 29:35
 Utilisation, politiques 5:21

Gatineau, Rivière

Pollution 12:11

Gatineau, Ville

Aéroport régional 17:126
 Croissance urbaine 10:11
 Hull, comparaison 17:23-4
 Regroupement municipal 4:16
 Service d'urbanisme 17:125

Gauthier, Jean-Robert, député (Ottawa-Vanier)

Région de la capitale nationale 1:15, 17, 19, 23-4; 2:17-8; 5:7, 24-7; 7:9-11; 8:4, 9-11; 9:18-21; 10:12-6, 19-20, 27-8; 12:8, 23-7, 33; 13:17-20; 15:20; 16:6-13, 26-7; 17:19-22; 18:12-6, 21; 19:4, 7-10, 30-1; 20:5, 24-8, 35; 21:6-7; 22:15, 19-22; 23:13, 21-6; 25:19-23, 29-30; 27:10-1, 19, 24-6, 35-7; 28:14-20; 29:8, 17-8, 31-2, 34-8, 40-1; 38:10-3; 42:17-20, 28-31, 37-8

Giguère, M. G., Membre, Conseil environnement Capitale nationale

Discussion 42:35-7

Glebe, Quartier

Parc Lansdowne, présence, préoccupation 36:4-5, 93-6
 Projets CCN, circulation, conséquences 36:5
 Schémas circulation, modification, effet 36:9

Goodale, Ralph E., député (Assiniboia)

Région de la capitale nationale 1:19

Procedure 32:31-41

Quorum 1:17-20; 2:4

Reception elected municipal politicians 3:3

Reconstitution new session 43:4, 6

Research assistance Library of Parliament 1:20

Staff 1:20

Advisors, other 21:3-6

Report, time limit 2:20-1

Subcommittee on Agenda and Procedure 1:14-7

Reports

First 2:7-8

Second 3:3-4

Third 6:4-8

Fourth 21:4

Fifth 22:5

Sixth 26:3-4

Travel 43:5

Reston, Virginia 3:4

Throughout Canada 1:11-4, 20; 2:8; 13:6, 15-6; 25:4

Tour NCC jurisdiction 3:3; 7:11, 13, 27-8; 12:35

Washington 25:4

Witnesses

Questioning 7:15-6

Schedule 2:37; 32:21-39

See also

Federal District Commission, Joint Committee Senate and House of Commons, 1956

National Capital Zoological Society

Brief 29:83-93, 109-10

Objective, membership 29:25, 30-1, 83-92

Zoo site, funding, cost 29:25-32

National Gallery

New, west Parliament Hill 2:12; 4:13; 11:17

National Library

Addition 4:13

Native Peoples

National centre 26:22

Nepean Township

NCC, comments 20:7-17, 20-34

Reeve, statement 20:5-14

Storm water 12:22; 20:12

Nepean-Aylmer**Citizens' Transit Committee**

Brief 39:50-77

Newcombe, E. P., Councillor, Rockcliffe Park Village

Discussion 23:9-29

Statement 23:6-9

Nova Scotia, Prov.

Premier, statement 13:4-7

ORC**See**

Outaouais Regional Community

Gouin, M. Jacques, Directeur, Société historique de l'ouest du Québec

Discussion 27:13-9

Gréber, Plan

Gouvernements Ontario, Québec, collaboration 2:28

Mise en œuvre, objectifs 2:11, 14; 3:7, 9; 6:21; 17:127-8

Superficie Capitale nationale, prévisions 5:10; 15:58, 59

Greenberg, M. Lorry, Maire, Cité d'Ottawa

Discussion 28:5-40

Exposé 28:4-5

Mémoire 28:69-98

Gregory, Mme M., Présidente, Conseil environnement Capitale nationale

Discussion 42:35-7

Exposé 42:31-4

Groupes ethniques

Comparution devant Comité 13:17

Voir aussi

Multiculturalisme

Habitat, Conférence**Voir**

Conférence des Nations Unies sur établissements humains

Habitation, Loi nationale

Prêts hypothécaires, contrôle 7:13

Hagerman, M. Dave, Président, Association garderies de jour d'Ottawa-Carleton

Discussion 40:10

Hammer, Greene, Siler Associates

Croissance démographique future Capitale nationale, étude 10:15

Handicapés

Édifices publics, accessibilité 39:11-2

Installations récréatives et culturelles 39:5

Logement 39:6

Normes construction, réglementation municipale, modification 39:9-10

Planification urbaine RCN, consultation 39:5, 8

Transport, situation 39:6

Haydon, M. A. S., Maire, Municipalité Nepean

Discussion 20:14-35

Mémoire 20:5-14

Helsinki

Intérêt national, représentation 20:23-4

Planification urbaine, financement 20:19, 20

Henry, M. John, Directeur, Comité Transport des citoyens de Nepean-Aylmer

Discussion 39:29

Official Plan of the Ottawa-Carleton Planning Area

March Township, comments 22:8
 RMOC 15:9-21, 26-7, 33-53; 16:4-6

Ontario Government

Appearance 4:24
 Federal govt. conflict 7:16
 NCC cooperation 2:28
 NCR, low priority 7:17; 8:16

Orleans, Ont.

Development potential high 5:18-9

Ottawa

Administration 20:6, 15, 17-8, 22
 Bank Street widening 36:4
 Bilingualism 28:9, 30
 Centre Town plan 3:17-9
 City, views, offering 2:10
 Federal capital 9:11
 Inner city, health importance 36:4, 52
 Mayor
 Brief 28:41-67
 Statement 28:4-5
 Regional governments 28:4, 20-2, 32, 48-54
 National Defence Building, criticism 10:19-20
 NCC cooperation 4:12
 Office buildings, criticism 10:19; 11:18
 Residents advantages 38:10
 Royal Decree, seat of government 2:13-5, 29; 5:6; 8:19, 21, 28
 Geographical limits 2:29
 Size, reduction 19:14-5, 24-5, 84-9
 Tax system 10:14
See also
 Rideau Centre

Ottawa Board of Trade

Brief 31:51-60
 CIDC accord 31:16-7
 Members 31:16

Ottawa-Carleton Day Care Association

Brief 40:22-6

Ottawa Planning Area Board

Policies 15:8-9, 36-7

Ottawa-Carleton Regional Municipality

See
 Regional Municipality of Ottawa-Carleton

Ottawa-Carleton Review Commission

Electricity 32:22, 27
 Provincial government set-up 19:11, 14
 Regional government 9:23; 23:8, 11, 24-6, 28, 34; 26:33; 37:6-7
 Submissions

Howey, M. Dick, Membre, Comité Transport des citoyens de Nepean-Aylmer

Discussion 39:16-33
 Exposé 39:13-6

Hull, Cité

Canada Packers, fermeture 34:30
 Construction immeubles, situation 32:16-7
 Démolition logements, autorités responsables 6:10-1, 12; 34:32
 Gatineau, comparaison 17:23-4
 Industries, disparition conséquences 29:24; 34:24-5, 28-9, 30, 33

Réaménagement

Architecture, responsabilité 6:24-5
 Boul. Maisonneuve, élargissement 4:7
 Centre culturel 4:9
 Centre d'emplois 2:12; 4:6
 Fonctions commerciales 4:8
 Comité intergouvernemental 4:10; 6:25
 Consultation population 35:11
 1969, objectifs 4:6
 1971, entente 4:7
 E.B. Eddy, Société
 Fermeture, relocalisation 34:24-5, 28-9, 30, 33
 Terrains, utilisations prévues 4:9; 10:17-8
 Égouts, conduites-maîtresses 4:5
 Ententes intergouvernementales 4:10
 Espaces verts 4:35-6
 Financement, travaux, responsabilité 6:11
 Hôtel de ville 4:9
 Interventions CCN et autres agences fédérales 5:27, 28-9; 6:10; 14:141; 20:6-9, 12, 60-70
 Logement, effet 34:23-4, 26-7, 29-30, 31-2, 35-6, 40
 Maison des citoyens 4:9
 Municipalité, participation 4:9
 Musées nationaux, relocalisation 2:12; 4:10; 18:11
 Opposition 34:27-8, 34; 35:5-6
 Palais justice, relocalisation 4:6, 8-9
 Parc Hôtel de ville 4:9
 Place d'accueil 4:8, 9
 Place du Centre 4:9
 Place du Portage 2:14; 4:8
 Priorité aux piétons 4:8
 Réseau d'autobus, entente 4:7
 Réseau routier, amélioration 4:7
 Rue Principale, mail-piéton 4:9
 Ruisseau de la Brasserie, développement 4:10
 Secteur Fournier 4:10
 Système planification ouvert 4:8
 Usine filtration, parc Moussette 4:7
 Voies d'accès, centre-ville 4:7, 9
 Service d'urbanisme 17:125
 Subventions fédérales tenant lieu de taxes 17:141
 Superficie appartenant à la CCN 6:12-3
 Taxes foncières, gouvernement fédéral 34:27
Voir aussi

Égouts, Système
 Outaouais québécois

Hull, Île de

Comité intergouvernemental 4:10; 6:25
 Rôle centre-ville régional 41:8, 21

Action Sandy Hill 36:73
 Centretown Citizens' Community Assoc. 35:21, 23, 28, 81-2, 91
 Federation of Citizens' Assoc. 42:7, 10
 Lexington Park Assoc. 42:26
 Ottawa Board of Trade 31:16, 19
 Vanier proposal 19:14-5, 25

Ottawa River

Logs, recovery 12:18
 Pollution 3:24-6; 4:16; 12:9, 11
 Amount 12:16-7
 E.B. Eddy mill 12:7
 Green's Creek plant 12:8, 22
 House of Commons, government departments 3:30-1; 4:15
 Industry 12:22
 Logs, sawdust 12:7, 17-9
 Municipal 12:8
 NCC
 Clean-up assistance 12:5, 7-12
 Officers statements 12:4-14
 Place du Portage 20:12, 17-8
 Storm sewers 12:9, 17
 Quebec govt. pulp and paper regulations 12:10
 Shore land, protection 15:12, 48
 Study 1971 12:6-7

Ottawa West Citizens' Committee

Brief 37:98-106
 Recommendations 37:22-5, 103

Ouimet, Raymond, Citizens' Committee of the Fontaine Park Area, Hull

Discussion 34:25-40

Outaouais Regional Community

Assoc. of Building Owners and Managers of the Outaouais Region, criticism 32:10
 Boundaries 18:10
 Brief 17:34-91
 Chairman statement 17:4-10
 Signees 17:17, 91
 Chairman nominated Quebec Government Order-in-Council 2:35
 Development Plan 41:4-23
 Establishment 2:12; 7:6; 17:5, 36; 18:5
 Federal government recognition 15:15; 17:8, 20, 28
 Federal investment, projects, ease unemployment 5:28
 NCC
 Cooperation 3:10; 12:9-10, 12, 27-9; 17:12, 17-8
 Criticism 17:9, 18-9, 21-3, 31-3, 67-82; 18:8-11, 14-5, 18-21
 Plans preparation 2:10; 3:10; 5:17
 Political autonomy 15:15
 Powers 7:17; 17:8, 11, 19-20; 18:5-6, 11, 22
 Recommendations 17:7-10, 87-90
 RMOC co-operation 7:21; 15:15; 17:11-2, 19, 22, 25, 28; 18:7
 Sewage
 Costs 12:21
 Templeton plant 12:9
 Treatment, agreement 12:11-7, 19, 21, 23-4, 27

Île Chaudière

Importance historique 4:13-4

Île Victoria

Importance historique 4:13-4
 Utilisation future 38:10

Industrie et Commerce

Circulation commerciale, fluidité 31:8, 89-91
 Présence industrielle, situation 13:6, 16, 24; 14:12-3
 Terrains industriels
 CCN, politique, effet 31:9-10, 12
 Laboratoire recherches, problème acquisition 31:9, 14
 Pénurie 31:7, 13
 Spéculation 31:10, 13

Isabelle, Gaston, député (Hull)

Région de la capitale nationale 1:11, 23; 2:17, 28-31; 3:24, 26-30; 4:36; 5:8; 6:6-7, 9-13, 21; 7:17-9, 25; 8:17-21, 29; 9:4, 12-5, 26-8, 32; 11:7-8, 21-7; 12:35, 37; 13:21-3, 26-7; 14:16-8; 15:28-32; 17:10-5; 18:21-2; 19:10-3, 29; 20:31-4; 21:7-8; 23:18-21, 29; 24:12-5, 17; 25:23-6; 26:5, 24-6, 29, 42-3; 27:8, 17-8, 32-4, 38-9; 28:35-9; 29:5, 9-13, 22-4, 30, 39-41; 30:5, 19-20, 34, 45-6; 31:23-5, 36; 32:5, 11-4, 16-7, 34; 33:22, 30-2; 35:4-10; 36:13-5; 39:16-8; 40:6-7, 14-5; 41:18-23; 43:7

Jardin zoologique

Aménagement
 Appui concept 29:25-6, 29-30
 Coût 29:28
 Environnement, effet 29:37
 Financement 29:27-8
 Organisme directeur 29:28
 Situation 3:13; 5:20, 22-3
 Vallée ruisseau Meach
 Habitants, opposition 29:27
 Site 29:31-2
 Voir aussi
 Société zoologique de la Capitale nationale

Jock River Ratepayers Association

Mémoire 35:141-4

Kennedy, M. Trip, Échevin, Cité d'Ottawa

Discussion 26:33-43
 Exposé 26:30-2
 Mémoire 26:198-207

Kimmerley, M. Ian, Membre, Association communautaire des citoyens du centre-ville

Discussion 35:23-4, 31

King, M. Donald, Expert-conseil, Représentant Comté Lanark et ville de Smiths Falls

Discussion 24:6-15
 Exposé 24:4-5

Padolsky, Barry, Consultant, Vanier

Discussion 19:12-31

Pankratz, H. J., Chairman, Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton

Discussion 31:9-15

Statement 31:6-8

Parekh, N., Past Pres., India Canada Assoc., Ottawa Valley

Discussion 40:10

Parliament Hill

Buildings area 2:33-4; 7:14; 10:19; 11:18-9; 14:5, 7, 9-10; 37:16-7

Canadian symbol 14:5

Core area 4:4-5, 12

Development south 2:12; 4:11-3

Ottawa River, pollution 3:30-1; 4:15

Parking problem 11:17, 21

Pedestrian promenade 6:26

Preservation 14:9-10

Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade

Consultants, use, discussion 22:14-9

Payne, Mrs. Fern, Pres., Jock River Ratepayers Assoc.

Discussion 35:18-21

Statement 35:16-7

Pedneault, Roland, Dir., Federation of the Junior Chambers Of Commerce of French Canada, Inc.

Discussion 27:32-8

Pinard, Yves, Dir. Gen., Conseil Régional de Développement de l'Outaouais

Discussion 29:10-2

Place du Portage

Development 2:14; 4:8, 12; 9:12; 41:15

A Place to Park

Photograph 4:13

Place Versailles

Development 4:12

Political Animation of Canadians

Alain, Viateur 30:85

Politics

Awareness 30:16-8, 85

Pollution

Salt roads, lead auto exhaust 12:26-7

Kirchner, M. J. E., Directeur général adjoint—Direction biens et finances, CCN

Discussion 4:33-4

Klein, M. Joseph, Président, Comité du parc Landsdowne, Association communautaire du Glebe

Discussion 36:6, 8

Knubley, M. J. R., Président Comité ad hoc RCN, Chambre de commerce d'Ottawa

Discussion 31:17-27

Exposé 31:16

Lacroix, M. André, Directeur, Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français

Discussion 27:34-40

Laflèche, Mlle Gertrude, Directrice, Société historique de l'ouest du Québec

Discussion 27:16-7

Lafond, hon. Paul C., sénateur (Gulf)

Commission de la capitale nationale 11:7; 33:37

Lalonde, M. Marc, Directeur, Société d'expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton

Discussion 31:8

Lalonde, M. Roger, Membre, Alliance pour le bilinguisme

Discussion 27:24-9

Lanark, Comté et ville de Smiths Falls

Administration municipale, raffermissement 24:11-2

Cartes géographiques 24:30-1

Frontières

Limites région Capitale nationale

Activités CCN 24:8

Intégration 24:15

Portion exclue 24:6-7, 8

Portion incluse 24:6, 21

Respect limites municipalités, recommandation 24:4-5, 8, 9, 13, 23

Sites touristiques 24:5, 7, 12, 25

Groupe d'étude sur réaménagement

Création 24:12-3

Mémoire 24:19-31

Rôle 24:12

Landriault, M. Roger, Président, Association propriétaires et gérants d'immeubles locatifs de l'Outaouais

Discussion 32:6-18

Exposé 32:4-5

Lansdowne, Parc*Voir*

Parc Lansdowne

Snow 12:27
See also
 Water Pollution

Portal-Foster, Mrs. Joan K., Executive Director, National Capital Region, Canadian Youth Hostels Assoc.

Discussion 40:7-8
 Statement 40:5-6

Poulin, Hugh, M.P. (Ottawa Centre)

National Capital Region 1:8, 13-4, 19; 2:20, 29; 3:17-20; 7:27;
 8:14-7; 10:10; 13:8-11; 14:18-20; 17:28-30; 26:39-40; 28:6-11,
 16, 38-9; 35:22-5; 36:9-11, 22, 43:6

Property

Acquisition, Wellington St. south side 11:16-7
See also
 Land

Provinces

Centre in Capital 14:11
 Grants municipalities assessment 22:19
 Involvement 2:19; 15:5

Public Archives

Location 4:15

Public Service of Canada

Bilingualism 2:15
 Decentralization 8:8

Public Works Dept.

Federal Depts., relations 11:12-3
 Federal land management 11:10, 13, 21-3
 Highways, responsibility 11:23
 Minister statement 11:8-15
 National Capital Region, activities 11:11, 14
 NCC
 Relations 11:14-5, 20-4
 Special committee senior officials 3:11
 Private sector, relations 11:13
 Provincial, municipal, relations 11:13, 15, 20
 Role 11:9-15

Pugsley, Prof. W. H.

Discussion 31:32-6
 Statement 31:31-2

Quart, Hon. Josie D., Senator (Victoria)

National Capital Region 7:4, 28; 34:5

Quebec National Capital Mini-Commission

NCC liaison 2:35; 5:24

Quebec Education Association

Brief 29:73-7
 Objectives 29:16
 Recommendations 29:16-25, 74-7

Larish, M. W., Membre, Jock River Ratepayers Association

Discussion 35:18-20

La Salle, Roch, député (Joliette)

Région de la capitale nationale 1:8, 25; 8:25-7; 9:14, 29-32;
 11:24-5; 19: 23-5; 27:18-9, 29-30, 37; 29:13-5, 24-5; 32:15-8;
 33:26-7; 34:8-9, 23-5; 36:19-21; 37:19-20

Lavoie, M. Eugène, Vice-président, Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Discussion 35:7-15

Le Breton, Plaines

Projet-pilote 2:20, 21; 3:20; 4:14
 Construction, retard 3:18-9, 20-1, 23; 4:22
 Consultation, processus 3:20; 4:14; 8:16
 1967, plan 8:17
 Objectifs 4:23; 8:17
 Progrès 4:14
 Utilisation rationnelle terrain 4:20, 24
 Promenade 4:30
 Rapport d'information 4:29
 Terminologie imprécise 3:20-1
 Transformation en parc 4:22; 8:17; 10:17; 26:15-9
 Voie d'accès, égouts rivière Outaouais 4:30

Leclair, M. Don, Membre, Association résidents Carlsbad Springs

Discussion 39:36, 41-2

Lefebvre, T., député (Pontiac)

Région de la capitale nationale 4:22, 37; 5:7, 20-4; 7:20-2,
 28; 8:21-2; 9:32; 10:4-7, 9, 29-30; 11:4-5, 7, 20, 25-6; 12:7,
 15-8; 13:11-4; 14:20-1; 16:4-6; 17:16-9; 18:18-9; 19:4, 13-5;
 20:20-4; 22:14; 25:25; 26:18-9, 26-8; 29:8-9, 15, 26-9, 32,
 38-9; 30:18-9; 36:5-6, 16; 39:10-2, 28-31; 40:8, 13, 15;
 41:12-4; 43:4

Léger, M. Ivan R., Président sortant, Société d'expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton

CCN, développement terrains 31:15

Legros, M. C. E., Président, Chambre de commerce d'Ottawa

Discussion 31:17, 19

Logement

CCN, rôle 2:27
 Centre-ville 3:18, 20; 4:14, 18-9
 Communautés d'habitation subventionnées 30:31-2, 126-8;
 34:29-30, 31, 35
 Croissance démographique, effet 26:32
 Hull 34:23-4, 26-7, 29-30, 31-2, 35-6, 40
 Municipalité régionale, responsabilité 22:96
 Planification
 Importance 4:18-9
 Selon croissance urbaine 16:19
 Rive nord Outaouais 4:23

Quebec Government

- CMHC sewage agreement 12:20-1
- Committee consultation 7:16
- Municipalities limited dealings Federal Government, Act 1974 2:35; 5:21; 8:14
- NCC cooperation 2:28; 3:10; 12:11-7, 19, 21
- NCR low priority 8:16
- ORC sewage treatment, cooperation 12:11-6, 19, 27
- Pulp and paper pollution regulations 12:10, 17
- Refusal appearance, brief 4:24

Quyon, Que.

- Historical area, Camp Pontiac 5:20, 23

RMOC

- See*
- Regional Municipality of Ottawa-Carleton

Railways

- Commuter service, Carp-Almonte-Aylmer 39:13-33, 51-77
- Diverted core 5:12
- GO Transit 39:15-6
- Passenger service, improved 14:7

Ramsay, J. N., Clerk-Treasurer, Rockcliffe Park Village

- Discussion 23:22, 26

Regan, Hon. Gerald A., Premier, Province of Nova Scotia

- Discussion 13:8-27
- Statement 13:4-7

Regional Government

- Mayo Commission 9:23
- Powers 9:17, 23

Regional Municipality of Ottawa-Carleton

- Brief 15:33-53
- Municipalities, endorsement 25:8-9
- Establishment 2:12; 7:6; 15:7
- Federal government recognition 15:5, 15
- Function 25:26-8
- Gore-Storrie Report 12:28
- Government Structure 15:5-6
- Green Creek sewage plant 12:8-9
- March Township, comments 22:8-10
- National Capital Act, amendments, recommended 15:16, 18, 24-5; 25:5-8
- NCC**
- Cooperation 3:10; 4:12, 5:17-8; 12:9-10, 23, 28-9; 15:38
- Nepean Township, comments 20:7-14, 33
- Plan, differences 15:16-7
- Role 15:18

Official Plan-Initial Proposals, July 1972 15:10

Official Plan of the Ottawa-Carleton Planning Area 15:9-21, 26-7, 33-53, 16:4-6

Lower Rothwell Heights

- Planification le long promenade 7.5 milles
- Chronologie événements 31:109-12
- Effet, recommandations 31:29-30, 114-5

Lower Rothwell Heights Tenants' Association

- Mémoire 31:105-15

Lucerne

- Parc industriel 4:17

MROC

- Voir*
- Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

McDonald, A. Hamilton, sénateur (Moosonin)

- Région de la capitale nationale 3:24-6; 10:16-27, 29; 11:8, 23-4; 12:9, 18-9; 13:24-5; 14:11-3, 15; 16:17-21; 26:36; 27:11-2, 28; 29:21-2; 30:32-4, 43-4; 36:27-9, 46; 37:18-9; 39:27-8, 36-9; 40:15-6; 43:4-7

McDonald, M. Hugh R., Commissaire, Commission Hydro-électrique, Township de Nepean

- Discussion 32:26-7

McGregor, M. Ross, Membre, Association communautaire des citoyens du centre-ville

- Discussion 35:30-1

McIlraith, hon. George J., sénateur (Ottawa Valley)

- Région de la capitale nationale 2:24-7; 3:20-1, 30-1; 4:18, 26, 29-32; 5:8, 16; 9:4, 8-10; 10:5-6, 20, 28, 30-2; 18:7, 16-7, 19-20; 19:22-3; 21:5; 22:14, 18; 23:15-9; 24:6-10; 25:16-9; 26:10-3; 28:31-5; 32:32, 38-9; 33:28-30, 36; 34:41; 37:6-8; 38:13-7

McKay, M. John H.

- Discussion 37:15-21
- Exposé 37:13-4
- Mémoire 37:114-257

Mackinnon, M. J. W., Président, Comité impôt, Chambre de commerce d'Ottawa

- Discussion 31:23

MacNiven, M. J. A., Gestionnaire général adjoint, Direction développement, CCN

- Discussion 12:16-22, 26-9
- Exposé 12:6-11

Macquarrie, Heath, député (Hillsborough)

- Région de la capitale nationale 1:20; 3:15-7; 13:7-8

Major, M. Bernard, Association résidents Aylmer

- Discussion 26:26-8
- Exposé 26:22-3

Cost 15:8, 34; 16:4
 NCC opt out 15:16
 ORC co-operation 7:21-2; 15:15, 28-9; 16:8
 Osgoode plan 15:27
 Plans preparation 2:10; 15:7
 Political autonomy 15:15, 31
 Powers 7:17; 8:14; 15:7, 14
 Proposals 3:10; 5:17-8
 Recommendations Committee consideration 15:14-9, 28
 Responsibilities 15:8
 Rideau plan 15:27
 Sewage, treatment, agreement 12:23-4
 South East City 15:17-8
 Studies 5:18; 15:9-10, 39-40
 Transportation 25:29-30
 Transportation Planning Committee 15:38

Rennie, J., Jock River Ratepayers Assoc.

Discussion 35:20

Reports to House

First 2:4
 Second 21:3; 22:4

Reports to Senate

First 2:4
 Second 21:3; 22:4

Rice, Richard A., Prof., Transportation Engineering Carnegie-Mellon University

Energy Trends and their Effect on the Transport Modes
 39:70-5

Richer, Mrs. D., Chairman, Board of Directors, Conseil Régional de Développement de l'Outaouais

Discussion 29:12

Rideau Canal

Skating 13:12

Rideau Centre

Development, location 2:12; 4:11-3, 34; 5:26; 9:18-20; 12:25;
 20:27-8; 36:39, 41, 85-7; 37:9-10
 Heritage area 4:13

Rideau Club

Federal government, building acquisition 11:17

Rideau River

Ecology impact, development 5:18-9
 NCC restrictions housing 12:23
 Pollution problems 12:10, 17, 22-5, 27-9; 15:21-3; 16:19-20;
 20:12; 25:30-1
 Shore land, protection 15:12, 48
 Storm water, retention 12:22; 15:21; 20:12

Rideau Square

See
 Rideau Centre

March, Canton

Commentaires sur rapport CCN, «Capitale de demain»
 22:69-76
 Croissance urbaine, opinion 22:13
 Historique 22:60
 Mémoire 22:59-98
 Présenté à Commission Mayo 22:81-98
 Régions rurales, exploitation 22:76
 Résolution recommandant modifications plan officiel
 régional 22:77-9

Marcil-Bourgoin, Mme Marie-Thérèse, Secrétaire, Société historique de l'ouest du Québec

Discussion 27:15

Marlin, M. Randal, Président sortant et directeur actuel du secteur, Association communautaire du Glebe

Discussion 36:5-11
 Exposé 36:4-5

Matte, M. Joseph, Président, Conseil régional développe- ment Outaouais

Discussion 29:9-15
 Exposé 29:5-7

May, Mlle Lynn, Membre, Association communautaire des citoyens du centre-ville

Discussion 35:24, 29
 Exposé 35:21-2

Mayo, Commission

Voir
 Commission d'examen d'Ottawa-Carleton

Mayo, M. Daniel, Expert-Conseil, Représentant Comté Lanark et ville de Smiths Falls

Discussion 24:7-9

Menendez, Mme E., Présidente, Fédération association de citoyens

Discussion 42:7-20
 Exposé 42:4-7

Mirabel, Aéroport

Accès, côté québécois 10:12

MIacak, M. John, Maire, Canton de March

Discussion 22:11-3, 19-25
 Exposé 22:7-10

Montague, M. Martin J., Président, Commission Hydro- électrique, Township de Nepean

Discussion 32:22-30
 Exposé 32:18-21

Monuments historiques

Importance 38:11-2

Rivest, Jean-Marc, Dir., Planning, Outaouais Regional Community

Discussion 41:13-21

Roads

Access 5:12
Development 15:12, 50; 16:21-2
Exterior highway 5:12
Hull, area 9:6, 9, 12; 10:6-8, 18-9
Queensway, inner city traffic 5:12
Wakefield, Quyon 5:20, 23
Western area 37:22-4, 28-9
See also
Highways

Roaf, Mrs. Mary, Dir., Past Pres., Action Sandy Hill

Discussion 36:40-1

Roberge, Denis, Director, Aylmer Residents Association

Discussion 26:19-20, 24-30

Robichaud, Hon. Louis J., Senator (Acadie-Acadia)

National Capital Region 2:38; 3:21-3; 5:6; 7:5, 27-8; 8:5-9, 22;
9:4, 10-2; 13:11, 14; 14:14-6; 15:15; 23:5; 33:31, 35-7; 34:34-40;
36:6-7, 17-8, 29-33

Rockcliffe Park, Village

Annexation 23:25
Brief 23:31-40
Federal grants lieu taxes 23:15-6, 21-2, 25-6, 38
Land
NCC owned 23:12
Tax-exempt 23:11-2, 15-6
Leader Opposition, residence 23:22
NCC, relations 23:14-7
Population 23:20-1
Rockcliffe Park, Ottawa leased NCC 23:12,22
Zoning regulations 23:26-9, 33-4

Rook-Green, J. W., Gen. Mgr., Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton

Discussion 31:9-14

Rothschild, Major-Gen. Robert, Urban Vice-Pres., Federation of Citizens' Associations

Discussion 42:8-10

Rubin, Ken

Brief 30:137-47
Discussion 3:37-44
Statement 30:35-7

Rural Areas

Residential 15:11

Saltsman, Max, M.P. (Waterloo-Cambridge)

National Capital Region 9:5, 7, 29; 16:24-6; 18:7-8; 19:7;
22:15, 19; 26:14-6; 29:29-31; 34:15-6; 36:21, 24-7, 48-9;
37:8-10; 39:7-8

Mouvement impératif français de Lucerne

Mémoire 36:97-114

Objectifs 36:30

Multiculturalisme

Capitale nationale, représentation mosaïque canadienne
13:6; 27:6; 28:18
Association Inde-Canada, recommandations 40:11-2
Groupes ethniques, comparution devant Comité 13:17
Réussites et échecs 27:22-3

Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

CRO, rapports, comparaison pouvoirs 15:28-9; 16:8;
17:10-1; 18:22

Développement et planification

Aménagement limites intérieur, extérieur ceinture de
verdure 15:17, 66, 68-71; 22:72

Canton March, recommandations 22:96-8

Intérêt national 25:20-1

Nouvelle division municipalités, recommandation
19:15, 158-62

Formule «quatorze villes» 19:172, 179

Partage responsabilités 19:163-4

Structure population 19:162

Organisme planification unique, recommandation
22:62-3

Regroupements municipaux, concept «trois villes»
18:12-3, 22; 19:170-1, 178

Secteurs expansion projetée 19:183

Éducation 22:87-8

Commissions scolaires, restructuration 19:164-6; 22:87

Taxes scolaires 19:15-6

Financement municipal 19:129-30

Frontières territoriales 19:127

Loi sur Capitale nationale, amendements proposés 25:5-7

Mémoire 15:4-20, 55-79

Rédaction, consultations 23:23-4; 25:8-0, 16

Nepean, Gloucester, perte territoires cantons historiques
19:118-9, 182

Ontario, province, relation, problèmes 28:13,84-7

Ottawa, relation, problème 28:11-4, 84-7

Plan directeur zone planification Ottawa-Carleton

Application 15:74

Approbation 25:26

Approvisionnement en eau 15:75-6

CCN

Politiques, différences 3:10-1, 12; 5:16-9; 15:16-7, 21;
16:5, 25

Rôle 3:10-1, 12; 5:17; 15:16, 60-1

Canton March, résolution recommandant modifica-
tions 22:77-9

Consultations 15:28-9, 60-1, 63-5; 16:7, 22-4; 25:26

Coût, financement 16:4, 23

CRO, schéma aménagement, divergences 41:18

Enquêtes techniques, séances d'information 15:61-3

Municipalités, plans, différences 15:27; 16:5

Objectifs 15:56-7

Plan conceptuel 15:24-5

Plans antérieurs, similitude 15:25-6

Rapports intérimaires 15:64

Synthèse principes énoncés 15:65-79

Utilisation terrains CCN 16:9-10

Saskatchewan, Prov.

Minister of Finance, statement 14:4-9
Wascana Centre, Act, Authority 14:8-9, 19-20

Satellite Cities

Establishment 15:11; 22:12-3, 19; 30:11
Greber Plan 15:8-9
Statistical Review 15:8-9
See also
South East City

Schouten, J., Acting Asst. Gen. Mgr. Planning, Research and Services Branch, NCC

Tomorrow's Capital... 5:16-9

Séguin, Jean-Marie, Chairman, Outaouais Regional Community

Discussion 17:10-33; 41:22-3
Statements 17:4-10; 41:4-12

Sewage

Collector system 12:28; 15:13, 22-4, 52; 16:19
Discharge river below water filtration plants 12:9
Eddy sulphite mill closure, effect 9:15, 34-5, 29-30; 12:9
Glen Cairn-Kanata 15:13
Green Creek plant 12:8-9, 27; 15:13, 51
Hull, Aylmer-Templeton 9:6-9, 12-4, 34; 10:7-9, 18-9, 29-30; 12:11-2; 20:17-8
NCC cooperation, improvements 12:4-19, 23-4
Orleans-Cumberland 15:13, 52
Ottawa 9:6, 16; 15:13
Parliament Hill 9:34
Pocket disposal plant, each building 9:15-6; 12:9
Rideau River Collector 12:28; 15:22-3; 16:19
South East City 15:13
South Ottawa-Lynwood 15:13; 16:19
Storm water 12:26-7; 15:13, 52
Sanitary separation 12:9
Watts Creek plant 15:13, 51
See also
Individual rivers
MacLaren-Richards Master Plan of Water Works and Waste Disposals

Sewage Treatment

NCC document 9:34-5

Shute, Dr. W. B., Chairman, Ottawa West Citizens' Committee

Discussion 37:26-31
Statement 37:21-6

Smishek, Hon. W. E., Finance Minister, Province of Saskatchewan

Discussion 14:10-21
Statement 14:4-9

Smiths Falls, Ont.

Brief 24:18-30

Population et économie 22:83-4
Prérogatives provinciales, responsabilité 16:18
Présence fédérale 22:96
Protection personnes et propriété 22:92
Questions nationales, compétence 28:33
Récréation et bibliothèques 22:95
Rôle, pouvoirs 9:18-9, 18:6; 25:26-7
Services écologiques 22:93-4
Services sociaux 22:89
Structure administrative
Administration financière 22:85-6
Explication 15:6-7
Président, rôle 19:18
Réorganisation, recommandations 19:125-7, 154-6; 22:81-2
Répartition responsabilités 19:130, 155
Rôle gouvernements fédéral, municipal 15:14-20
«Statu quo» 19:20, 180; 23:11
Système équilibré à deux paliers 19:125-6, 127-9, 132-4, 155-6; 22:96
Subdivision territoire, pouvoirs 18:6; 22:97
Système financement 19:166-7
Terrains
Disponibles 15:71-2
Pouvoir acquisition 25:6-7, 11-2
Transaction Crawford 19:118, 184
Transport public 22:90
Ville satellite Kanata-Glen Cairn 20:11; 22:73-6
Zone urbaine, limites 22:72
Zones rurales 15:70, 71; 22:76
Voir aussi
Capitale nationale, Structure administrative

Municipalités régionales

Création, but, résultats 28:11, 76-82

Musée de l'Homme

Relocalisation 4:10; 18:11

Musée des sciences et technologie

Relocalisation 4:10; 18:11

Nation

Définition 27:33

Nepean, Municipalité

Mémoire 20:5-14
Plan développement 20:11-2
Utilisation terrains de la CCN à fins d'aménagement 20:26-7

Newcombe, M. E. Peter, Conseiller, Village Parc Rockcliffe

Discussion 23:9-29
Exposé 23:6-9

Nouvelle-Écosse, Province

Regan, hon. G. A., Premier ministre, exposé 13:4-6
Subventions fédérales en lieu de taxes 13:20-1

Société historique de l'ouest du Québec*See*

West Quebec Historical Society

Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Brief 35:33-78

Members 35:4

South East City

Carlsbad Springs area 6:24; 15:11; 39:33-46, 79-116

Committee tour 6:24; 10:21

Development 4:19, 22-4; 5:18-9, 26; 6:22-4; 10:21; 12:25-6, 29;

15:17-8; 16:6, 11-9; 22:25; 35:20; 36:39-40; 37:10, 21-2

Priority 6:23

Leda clay, effect 39:39

Policy committee 6:23

Soils, studies, reports 6:23

South Urban Community

Bourns, Brian, comments 37:5, 8

Area proposed 5:18

S.T.A.N.D. (Serving The Aims and Needs of the Disabled)

Brief 39:47-9

Members 39:4, 6, 10-1

Statistical Review

NCC 1964 15:8-9, 26, 36-7

Steenberg, Mrs. P. Vice-Pres., Ottawa-Carleton Day Care Assoc.

Statement 40:8-10

Steers, F. M., Pres., Lower Rothwell Heights Tenants' Assoc.

Statement 31:28-31

Stewart, Ralph, M.P. (Cochrane) Committee Joint Chairman

National Capital Region 1:9, 12, 14-5, 17-8, 22, 25-7; 2:17-8, 21, 24, 26-9, 31-2, 34, 37-8; 4:4, 15, 17-8, 20-2, 24, 26, 28-30, 32, 35-7; 6:5-9, 11-3, 16-8, 20-1, 24, 26; 7:4-5, 9, 11, 14, 19-20, 22, 27-8; 8:8; 10:4-6, 9, 12, 16, 20-2, 27-8, 30, 32; 12:4, 11, 14-5, 34-7; 13:4, 7-9, 11, 14-5, 17, 20-1, 23-5, 28; 14:4, 9, 11-4, 16-8, 20-1; 15:4, 7, 14, 16, 20, 22-4, 28, 31-2; 16:4, 6, 13-7, 21, 24; 23:5-7, 9, 13, 15-6, 18, 21, 23-4, 26-9; 24:4-7, 9-10, 12, 14-7; 25:4-8, 11, 13, 16, 19, 23, 26-31; 26:5-7; 27:7-8; 28:4-5, 10-1, 20, 25, 29, 31, 35, 37-40; 29:31-41; 31:5-6, 8, 11, 14-5, 17, 20-3, 27-8, 30-1, 33-6; 36:4-5, 7-9, 11, 13, 16, 18-22, 24, 27, 29, 33-4, 36, 38, 42, 45-9; 38:4, 10, 13, 17, 24; 40:7-8, 10-6; 41:4, 6; 42:4, 7, 10-1, 14-5, 17, 20, 25-8, 31, 35, 37-8; 43:4-7

Storm Water*See*

Sewage

Subramanian, Mrs. J. Pres., India Canada Assoc., Ottawa Valley

Statement 40:11

OC Transpo

Chauffeurs, service routier, opinions 39:15, 148-9

Ontario, Gouvernement

Commission spéciale de révision 19:153

MROC, relation, problèmes 28:9, 84-7

Québec, gouvernement, collaboration 2:28

RCN, aménagement, rôle 35:26

Ottawa-Carleton, Municipalité régionale*Voir*

Municipalité régionale d'Ottawa Carleton

Ottawa, Cité

Appellation, changement, commentaires 10:31; 13:5, 9, 14, 21; 14:12; 19:29; 23:12, 19-20; 30:8-9

Banlieues, absence aménagements commerciaux 26:16, 130-1

Bilinguisme, situation 28:9, 13, 85-6

Capitale nationale 2:29; 14:12; 23:12, 19; 29:18, 19-20, 22-3; 31:24-5

CCN, relation 28:23

Centre-ville

Construction édifices, densité 38:5, 6

Dissémination population, recommandation 37:16, 18-20

Limites géographiques 35:26

Chemins de fer, déplacement 20:25-6

Limites géographiques 2:29

Nouvelle division, recommandation 19:25, 158-9

Partage statut, Cité Vanier, position 19:24-5

Programme construction 2:12

Quartiers défavorisés 10:28-9

Réaménagement

Construction en hauteur exclue 4:12

Propriétés fédérales 4:11

Représentation niveau local, régional 19:9

Siège du gouvernement 14:18-9; 19:125

Décret royal 2:13-5; 13:10

Voir aussi

Capitale nationale

Capitale nationale, Secteur central

Colline du Parlement

Galerie nationale

Projets-pilotes

Rideau, Carrefour

Ville-État

«Ottawa-Hull»

Appellation Capitale nationale, opinions 6:9; 13:22; 14:12; 18:22; 23:12-3, 46-7; 27:8; 28:25

Ouimet, M. Raymond, Comité des citoyens du secteur parc Fontaine

Discussion 34:25-40

Outaouais, Rivière

Billots, recouvrement 12:18

Long Sand Island, dragage sable, effet 12:27

Pollution

Affluents, rivières Rideau, Gatineau 12:9-11

Supra-regional Government

- Fullerton, D., recommandation 2:13; 7:7, 17-9, 25-7; 8:12-3; 9:10, 24
- Comments
 - Nepean Township 20:17
 - ORC 17:30
 - Ottawa Board of Trade 31:16
 - Vanier, chart 19:107

Tiger, Michael, Director, Action Sandy Hill

- Discussion 36:36-48
- Statement 36:34-6

Todd Plan

- Usefulness 15:5

Tomorrow's Capital: An Invitation to Dialogue**Areas**

- Agricultural 5:11
- Corridors 5:11
- Mixed 5:11
- Rural 5:11

Citizens' groups, input 6:15**Comments**

- Ciborowski, Adolf 38:8-9, 12
- CIDC 31:6-9, 38-49
- Kennedy, Trip 26:30-2, 114-23
- Lexington Park Assoc. 42:20-4, 55-61
- March Township 22:23-4, 37-43
- Movement Impératif français de Lucerne 36:11-33, 57-70
- Nepean Township 20:5-6, 9-10
- RMOC 15:16-7
- Rockcliffe Park Village 23:7-8, 13, 27, 35-7
- Vanier, City 19:58-71

Development

- Axis turned 12:5; 35:18
- Compact radial 5:9
- Density 5:9

Linear corridor, interprovincial 3:9-10; 5:9; 12:5**Flexibility 3:9****Intergovernmental discussions 6:14-5****Natural resources, protection 5:8****NCC, chairman, staff, statements 5:4-19****Objectives 5:5-6, 8****Open-space system 3:10****Proposals 3:8-10; 4:16; 5:4-19****Quebec projects 4:16-7****Radius 9-mile, 12-mile 5:10-1, 13, 28****Recreational activities 5:12****Resource-development policy 3:10****Transportation 3:9; 12:5****25-year research 5:8****Urban development 3:8-9****Working document 2:10, 12, 18, 36; 3:8; 6:14-5****Traffic**

- Confusion 9:11-2, 20
- Western area 37:23-4

Bactéries 12:8**«(Le) Bassin rivière Outaouais, analyse et contrôle qualité eau», document 9:35****Degré 12:27-8****Écoulement eaux pluviales 12:9, 10, 16-7, 26, 29****Édifices fédéraux, déchets 3:24-6, 30-1; 4:15-6; 12:9; 20:17****Industrielle 10:30; 12:7****Lutte contre****Collaboration intergouvernementale 12:21-2****Mesures législatives 12:7, 10, 17****Neige 12:26****Phosphore, déchets domestiques 12:8****Sciure de bois, écorce 12:11, 17, 18-9****Société E.B. Eddy, fermeture, effet 9:15, 34, 35****Système traitement eaux-vannes****Description 9:34-5; 12:8-9****Financement 7:21-2; 9:34****Templeton, usine épuration eaux-vannes 12:9; 20:18****Outaouais québécois****Chômage 5:27, 28-9****Croissance industrielle 10:10-2****Développement****Partie Est 2:36; 4:16; 5:28; 10:10-2; 17:26****Partie Ouest 2:36; 4:16; 10:10-2****Ville pilote 17:26****Zones agricoles 17:27****Évolution municipale 17:118-9****Fonctionnaires fédéraux, résidences, situation 32:6-7, 10, 12-3, 14****Gouvernement fédéral****Achats, expropriations 32:8, 17****Inobservation règlements municipaux, plainte 32:8-9, 17-8****Interventions 5:27, 28-9; 6:10; 14:141; 29:6-9, 12, 60-70; 35:11, 105-12****Investissements 32:14, 87-9; 34:37****Intégration RCN 6:9; 13:5, 21-2; 17:13, 20, 30-1; 18:9, 12; 23:12; 24:14; 26:21; 27:39; 30:19****Investissements, biens fonciers 32:13****Législation, 1969, structures et moyens développement 17:119****Ministères fédéraux, déménagements****Effets****Domaines social, culturel 17:142-3; 27:74-9; 29:7, 67-9; 34:6, 13, 18-21, 22, 25-6, 37, 77-8, 81-2, 100-1; 35:10, 119-20; 36:12-20, 23-33, 107-12; 41:8****Pouvoirs citoyens 34:22, 102-5****Qualité vie résidents 34:22, 92-9****Fonctionnaires, exigences linguistiques, recommandations 27:9-13; 32:9; 34:19, 20; 35:8; 36:23****Maximum permissible, répartition 41:14-5, 18****Plan Gréber, planification, résultats 2:36****Pourcentage population travaillant en Ontario 29:11; 35:6-7; 36:13-4****Proximité Parlement fédéral, avantages économiques 29:11, 23; 34:13, 34****Regroupement municipal 4:16; 10:9; 18:12-3; 31:21-2****Sondage, questions concernant RCN 29:22****Voir aussi****Communauté régionale de l'Outaouais****Francophones**

Transportation

- Area beyond Greenbelt 5:19; 15:17
- Aylmer-Lucerne, Ottawa daily 39:17
- Bus, Aylmer-Tunney's Pasture 39:16-7, 26-8
- Commuting problem 5:13
- Corridor, Northwest-southeast 22:12, 20-1
- Dial-a-bus 39:20
- Jurisdictional problems 2:30
- Monorail, linear motor 2:30; 8:19-20; 15:29
- NCC proposal 2:13, 30; 4:5; 5:14; 12:5; 17:26-7
- OC Transpo-Outaouais Transit agreement 4:17
- Ontario suburban area 5:14-5
- Parking lots, growth 5:13
- Proposals
 - CIDC 31:8-10, 47-8
 - ORC 17:21-2, 26-7
 - RMOC 15:17, 21, 50; 16:8-9
- Public, Ottawa, priority 9:5, 11-2, 20-1; 12:36
- Quebec suburban area 5:14-5
- Rapid transit system 5:12-3, 17; 8:20; 15:12, 29; 16:8; 31:16
- Studies 2:30
- Tripartite group formed Dec. 1973 3:11
- Trucks, large, eliminated core 5:12
- Western area 37:22-3, 28-9
- See also*
- Railways
- Roads

Treasury Board

- Minutes 1972, NCR, purposes definition 2:11, 25-6

Trent, Mrs. Diana, Pres., Alliance for Bilingualism

- Discussion 27:21-7

Tuskey, Mrs. K. Pres., Lexington Park Assoc.

- Discussion 42:25
- Statement 42:20-5

United States Embassy

- Federal government, building acquisition 11:17

Uplands Airport

- Expansion 5:19

Urban Affairs Dept.

- Inventory of Information Sources Concerning Urban Affairs, book 1:21

Van Dusen, Tom, Director, Aylmer Residents Association

- Discussion 26:24
- Statement 26:20-2

Vanier

- Brief 19:33-115
- Commercial core development 19:10, 15

Padolsky, M. Barry, Conseiller, Cité Vanier

- Discussion 19:12, 17-31

Pankratz, M. Henry J., Président, Société d'expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton

- Discussion 31:9-15
- Exposé 31:6-8

Parc Lansdowne

- Agrandissement installations, opinions 36:10
- Circulation, problème 36:6, 9
- Plan Murray et Murray 36:7
- Stationnement, problème 36:7
- Utilisation et développement, CCN, rôle 36:4-5, 6, 7-8, 10

Parcs

- Création nouveaux parcs 29:40
- Fontaine, représentations auprès CCN 34:33, 38-9
- Hôtel de ville 4:9
- Plaines Le Breton, site Société E.B. Eddy, transformation 10:17-8
- Voir aussi*
- Gatineau, Parc

Payne, Mme Fern, Présidente, Jock River Ratepayers Association

- Discussion 35:18-21
- Exposé 35:16-7

Pedneault, M. Roland, Directeur, Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français

- Discussion 27:32-8
- Exposé 27:30-1

Pinard, M. Yves, Directeur-général, Conseil régional développement Outaouais

- Discussion 29:10, 12

Pistes cyclables

- Réseau, développement 6:25-6

Place d'accueil

- Autobus, point d'arrêt 4:9

Place du Centre

- Consultations 9:22
- Projet, explications 4:9

Place du Portage, Hull, Qué.

- Construction 2:14; 4:8
- Pollution rivière Outaouais 20:17, 18

Plaines Le Breton

- Voir*
- Le Breton, Plaines

Pollution

- Commission contrôle, recommandation 9:16

Expansion 19:14-5, 24-7, 110
 Federal government investment 19:8-9, 14-5, 21, 25-6, 29
 Franco-Ontarian group 19:6, 16, 48-9, 104-5
 Government, committee 19:6, 12-3, 17-21, 25, 42-3, 50-2, 73-6, 100
 History 19:34-5
 National capital, inclusion 19:8, 12
 NCC relations 19:11, 13-5, 19-21
 Ottawa, education cost-sharing 19:6, 15-6, 92-4
 Population density 19:10, 25-6
 Recommendations 19:5-6, 36-57
 RMOC cooperation 19:9-11
 Viability 10:12-4

Vianna, Rene, Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Discussion 35:10-4

Victoria Island

History, development 4:13-4; 38:10
 Land bridge 4:5

Visitors

Accommodation 26:23
 Airport improved 14:7
 Rail service improved 14:7
 Travel subsidized 14:7-8, 15-6

Vodden, Harold, Carlsbad Springs Assoc. of Residents

Discussion 39:37-44

Von Mirbach, Henning, Treasurer, National and Provincial Parks Association of Canada

Discussion 29:35

Warsaw, Poland

Development 38:13, 22-3
 Government 38:18-20, 23
 Similarities 38:5, 16-7
 War damage 38:8, 18-9

Water

Supply 15:13, 50-1

Water Pollution

Statements
 Bonin, A. 12:11-4
 Gallant, Edgar 12:4-6
 MacNiven, J.A. 12:6-11
See also
 Individual rivers
 Sewage

Watson, Ian, M.P. (Laprairie)

National Capital Region 1:8, 14, 18, 20, 22; 2:31-4, 38; 3:25; 4:15, 18-21, 24, 37; 6:16, 21-6; 7:11-4; 11:18-9; 13:26-8; 16:14-6; 21:5, 7, 9; 26:36-41; 28:29-31, 35, 39; 32:28-9, 33-4, 41; 33:32-4; 36:33-4, 38-41, 43-4, 47, 49; 37:28-31; 38:21-3; 39:21-4, 41-5; 42:10-1

Jock, rivière 35:16, 142-3

Loterie fédérale, bénéfices consacrés à lutte contre 42:26

Voir aussi

Outaouais, Rivière
 Rideau, Rivière

Pont des Draveurs

Sortie, problèmes 10:9; 33:22

Ponts interprovinciaux

Britannia-Deschênes 26:24, 153, 154
 Circulation centre-ville, détournement 31:10, 91
 Emplacement, délai 5:17
 En amont, en aval 10:12
 Exécution travaux, responsabilité 2:26-7
 Île Victoria 39:32
 Macdonald-Cartier 2:26
 (du) Portage 2:26; 4:7
 Construction, absence consultation 9:22-3; 20:9
 Trottoir 6:25
 Recommandations 38:17

Portal-Foster, Mme Joan, Directeur exécutif, Association canadienne auberges de jeunesse

Discussion 40:7-8
 Exposé 40:5-6

Poulin, Hugh, député (Ottawa-Centre)

Région de la capitale nationale 1:8, 13-4, 19; 2:20, 29; 3:17-20; 7:27; 8:14-7; 10:10; 13:8-11; 14:18-20; 17:28-30; 26:39-40; 28:6-11, 16, 38-9; 35:22-5; 36:9-11, 22; 43:6

«Profil social et démographique des diverses parties de la région de la Capitale nationale»

Livre noir, document 3:5

Projets-pilotes

Canal Rideau, patinoire 2:21
 Fournier, secteur 2:20; 4:10
 Pistes cyclables 2:21
 Plaines Le Breton 2:20-1; 3:18-9, 20-1, 23; 4:14
 Woodroffe-Baseline, quartier 2:20

Pugsley, M. W. H., Professeur, Univ. McGill

Expropriation résidence personnelle
 Discussion 31:32-6
 Exposé 31:31-2
 Mémoire 31:117-23

Quart, hon. Josie D., sénateur (Victoria)

Région de la capitale nationale 7:4, 28; 34:5

Québec, Gouvernement

CCN, collaboration, problèmes 2:35; 5:21
 Gouvernement fédéral, consultations 31:23
 Min. Affaires intergouvernementales, mini-CCN 2:35; 5:21, 24
 Ontario, gouvernement, collaboration 2:28

Wakefield, Que.

Sewage treatment 12:11

Wellington Street West

Development 4:13

Weltman, I., Vice-Pres., S.T.A.N.D.

Discussion 39:9-12

West Quebec Historical Society

Brief 27:53-5

Buildings destruction, consultation 27:10

Western Quebec Planning Commission

Quyon area historical site 5:20

Wilkes, George, Dir., Past Pres., Action Sandy Hill

Discussion 36:41

Wlochowicz, R., Pres., Carlsbad Springs Assoc. of Residents

Discussion 39:35-45

Wright, John, Planning Commissioner, Regional Municipality of Ottawa-Carleton

Discussion 15:25-7; 16:19; 25:9

Statement 15:8-20

Zoo

Purpose 29:84-92

Site, funding, cost 29:25-32

Western Quebec 5:20, 22-3

Appendices

NCR 1—Sewage Treatment 9:34-5

NCR 2—Regional Municipality of Ottawa-Carleton Official Plan Ottawa-Carleton Planning Area 15:33-53

NCR 3—Outaouais Regional Community, brief 17:34-90

NCR 4—Vanier, City, brief 19:33-115

NCR 5—March Township, brief 22:27-58

NCR 6—Rockcliffe Park Village, brief 23:31-40

NCR 7—Lanark Area Restructuring Study 24:18-30

NCR 8—Dawes, F.W.H., brief 26:44-59

NCR 9—Aylmer Residents Association, brief 26:60-113

NCR 10—Kennedy, Trip, brief 26:114-123

NCR 11—Conseil de la vie française en Amérique, brief 27:43-9

NCR 12—West Quebec Historical Society, brief 27:53-5

NCR 13—La Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français Inc., brief 27:57-67

NCR 14—Ottawa, Mayor, brief 28:41-67

NCR 15—Conseil Régional de Développement de l'Outaouais, brief 29:43-56

NCR 16—Quebec Education Association, brief 29:73-7

NCR 17—National Capital Zoological Society, brief 29:83-93, 109-10

NCR 18—National and Provincial Parks Association of Canada, Ottawa-Hull Chapter, brief 29:111-27

Parti québécois, commentaires re CCN 11:24

Zonage agricole, projet de loi 41:22

Québec, Province*Voir*

Outaouais québécois

Québec-Windsor, Corridor

Population, prévisions 5:9, 12

Transport commun 5:12-3

RCN*Voir*

Capitale nationale, Région

Ramsay, M. John, Secrétaire trésorier, Village Parc Rockcliffe

Discussion 23:22, 26

Rapports à la Chambre

Premier 2:4

Deuxième 21:3; 22:4

Rapports au Sénat

Premier 2:4

Deuxième 22:4

Récréation

CCN, rôle 3:14

Regan, hon. Gerald A., M.L.A., Premier ministre province Nouvelle-Écosse

Discussion 13:8-28

Exposé 13:4-6

Rennie, M. J., Membre, Jock River Ratepayers Association

Discussion 35:20

Réseau hydro-électrique

Commissions autonomes, statu quo, recommandation 32:27

Enfouissement câbles 32:28-9, 30-1

Québec, prov., fonctionnement 32:25

Régionalisation

Adhérence totalité municipalités, recommandation 32:20-1, 22

Administration

Commission élue, recommandation 32:25

Propositions 32:20, 21, 99-101, 114-7

Désavantages 32:19-20

Distribution 32:20, 111-3

Financement 32:22-3, 102-4

Gouvernement fédéral, subvention, recommandation 32:23

Projets 32:21-2

Uniformisation voltage 32:24

Service distinct autres services municipaux 32:27

- NCR 19—Aquin, Creighton, O.A.Q., Architect, brief 30:47-58
- NCR 20—Alain, Viateur, Engineer, Prof. Univ. of Quebec, Quebec, brief 30:79-85
- NCR 21—Gamble, Alvan, brief 30:95-112
- NCR 22—Rubin, Ken, brief 30:137-47
- NCR 23—Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton, brief 31:37-49
- NCR 24—Ottawa Board of Trade, brief 31:51-60
- NCR 25—Lower Rothwell Heights Tenants' Assoc., brief 31:61-71
- NCR 26—Pugsley, Wm.H., brief 31:73-8
- NCR 27—Association of Building Owners and Managers of the Outaouais Region, brief 32:43-9
- NCR 28—Hydro-Electric Commission of the Township of Nepean, brief 32:50-84
- NCR 29—Canadian French-speaking Education Association, brief 34:42-52
- NCR 30—Citizens' Committee of the Fontaine Park Area, Hull, brief 34:53-71
- NCR 31—Société nationale des Québécois de l'Outaouais, brief 35:33-78
- NCR 32—Jock River Ratepayers Association, brief 35:79-80
- NCR 33—Centretown Citizen's Community Assoc., brief 35:81-93
- NCR 34—Glebe Community Association, brief 36:50-6
- NCR 35—Mouvement Impératif français de Lucerne, Inc., brief 36:57-70
- NCR 36—Action Sandy Hill, brief 36:71-89
- NCR 37—Bourns, Brian, brief 37:32-5
- NCR 38—McKay John H., brief 37:36-97
- NCR 39—Ottawa West Citizens' Committee, brief 37:98-106
- NCR 40—S.T.A.N.D. (Serving the Aims and Needs of the Disabled), brief 39:47-9
- NCR 41—Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee, brief 39:50-77
- NCR 42—Association of Residents of Carlsbad Springs, brief 39:78-116
- NCR 43—Canadian Youth Hostel Association, brief 40:17-21
- NCR 44—Ottawa-Carleton Day Care Association brief 40:22-6
- NCR 45—India Canada Association, Ottawa Valley, brief 40:27-31
- NCR 46—Federation of Citizens' Associations, brief 42:39-54
- NCR 47—Lexington Park Association, brief 42:55-61
- NCR 48—National Capital Environmental Council, brief 42:62-9

Exhibits

- A—Official Plan Ottawa-Carleton Planning Area 15:3
- B—Official Plan 1975-Nepean 20:3
- C—Technical Appendix of Nepean Official Plan-Planning 20:3
- D—Brief to Mayo Commission 20:3
- E—National Capital Act, amendments 25:3
- F—Report preliminary investigations sub-surface conditions, south east growth area, Ottawa region 25:3

«(La) Revue Statistique»

Document CCN 15:58, 59

Richer, M^{me} Danielle, Membre, Conseil régional développement Outaouais

Discussion 29:12

Rideau, Carrefour

Marché, conservation 9:19

Réaménagement 2:12; 3:12-3, 17-9; 4:11-3; 9:19; 36:129-32

Commerce détail, bureaux, espaces publics 4:12; 36:35, 41

Consultation citoyens 36:35, 41

Coordination compétences intéressées 3:19; 4:12; 20:27-8

Infrastructure, transport, priorités 9:18-9, 20

Répercussions 20:28

Retard 9:20

Rideau, Rivière

Pollution 12:10, 17, 22-3; 15:22-3; 16:19; 25:30-1

Développement domiciliaire, effet 12:23, 24-5; 20:13

Rivest, M. Jean-Marc, Directeur, Service planification, Communauté régionale de l'Outaouais

Discussion 41:13-21

Roaf, M^{me} Mary, Directrice (présidente sortante), Comité d'action de Côte-de-Sable

Discussion 36:40-1

Roberge, M. Denis, Association résidents d'Aylmer

Discussion 26:24-30

Exposé 26:19-20

Robichaud, hon. Louis J., sénateur (L'Acadie-Acadia)

Région de la capitale nationale 2:38; 3:21-3; 5:6; 7:5, 27-8; 8:5-9, 22; 9:4, 10-2; 13:11, 14; 14:14-6; 15:15; 23:5; 33:31, 35-7; 34:34-40; 36:6-7, 17-8, 29-33

Rockcliffe, Village du Parc

Administration locale 23:7-8, 42-3

Bilinguisme, taux 23:17-8, 24, 48-9

Mémoire 23:41-50

Modèle de planification 23:28

MROC, représentation 23:20

Plan officiel, 1972 23:44

Politiques utilisation terrains et zonage 23:26-7, 44-5

Propriétés fédérales 23:12, 22

Propriétés foncières exemptes de taxes 23:11-2

Statut, opinion 23:11, 18-9, 22, 25

Subventions fédérales 23:15-6, 21-2, 25, 43

Rook-Green, M. John W., Gérant général, Société d'expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton

Discussion 31:9-10, 13-4

Rothschild, M. Robert, Vice-président, Affaires urbaines, Fédération associations de citoyens

Discussion 42:8, 10

G—Report Ont. Housing Corp. preliminary investigation alternative sites, land assembly, Ottawa-Carleton Region 25:3

Letters, briefs 40:3-4

H—Saint-Germain, Charles

I—Saumure, Denis

J—A Capital for Canadians Society Inc.

K—Brereton, T. F.

L—Central Canada Exhibition Assoc.

M—Ottawa Winter Fair

N—Ottawa Valley Seed Growers Assoc.

O—Overbrook Community Council

P—Goltman, D. M.

Q—Martin, Peter

R—de la Bourdonnaye, Roland B.

S—Can. Automobile Assoc., Que. Automobile Club, Ont. Motor League, Ottawa Club

T—Comm. for a Federal District

U—Caldwell, Gregory T., and group local residents

V—Whitlock, R. W., (Vol. I and II)

W—Queenswood Homeowners Assoc.

X—Nicholas, Doug

Y—Stark, Mrs. Jennie

Documents

NCC submission, list 12:31

Documents Tabled

NCC Report 1956-7-1975

Tomorrow's Capital: An Invitation to

Dialogue, community associations meetings 6:15-6

Witnesses

—Alain, Viateur, Engineer, Prof. University of Quebec, Quebec City

—Allard, Pierre, Chief, Regional Studies Team, Planning, Research and Services Branch, NCC

—Andrew, Miss Carolyn, Action Sandy Hill

—Aquin, Creighton, O.A.Q., Architect

—Ayers, Frank, Works Commissioner, Regional Municipality of Ottawa-Carleton

—Beauchemin, Raymond, Sec. Gen., Canadian French-speaking Education Assoc.

—Boggs, Michael, Administrator-Treasurer, Vanier

—Bonin, A., Asst. Gen. Mgr., Planning—Quebec, NCC

—Bourgoin, Louis-Marie, Chairman, West Quebec Historical Society

—Bourns, Brian

—Brodo, Dr., I. M., Pres., National and Provincial Parks Association of Canada

—Brosseau, Guy, Chairman, Canadian French-speaking Education Assoc.

—Brown, Mrs. Colleen, Vice-Pres., Federation of Citizens' Association

—Cameron, Douglas, Regional Solicitor, Regional Municipality of Ottawa-Carleton

—Carrière, Florian, Director, External Relations, Conseil de la vie française en Amérique

—Castonguay, C., Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Routes

Artères routières, concept, opinions 26:15-6

Ensemble transit détourné centre-ville 5:12

Liaison routière, Queensway—pont MacDonald-Cartier 4:27-8

MROC, propositions, financement 16:21-2

Queensway, construction, opinions 26:15; 30:41

Système d'égouts, priorité 9:6, 8-9, 12-3, 14-5; 9:25, 34; 10:6-9, 15, 18-9, 30; 11:4-6; 12:4-5, 15-6, 19; 17:18-9

Wakefield, Quyon, routes d'accès 5:20

Voir aussi

Transport

Rubin, Ken

Discussion 30:37-44

Exposé 30:35-7

Mémoire 30:149-64

SAO

Voir

Société d'aménagement de l'Outaouais

SCHL

Voir

Société centrale d'hypothèques et de logement

Saltsman, Max, député (Waterloo-Cambridge)

Région de la capitale nationale 9:5, 7, 29; 16:24-6; 18:7-8;

19:7; 22:15, 19; 26:14-6; 29:29-31; 34:15-6; 36:21, 24-7, 48-9;

37:8-10; 39:7-8

Saskatchewan, Province

Smishek, hon. W. E., Ministre Finances, exposé 14:4-9

Wascana Centre Act 14:8, 9

Wascana Centre Authority 14:8, 19-20

Schouten, M. Jaap, Directeur général adjoint suppléant, Direction recherche et service planification, CCN

Exposé 5:16-9

Secteur central Capitale nationale

Voir

Capitale nationale, Secteur central

Séguin, M. Jean-Marie, Président, Communauté régionale de l'Outaouais

Discussion 17:10-33; 18:4-22; 41:13-23

Exposés 17:4-10; 41:4-6

Présentation audio-visuelle schéma d'aménagement 41:6-12

Services d'utilités publiques

Voir

Réseau hydro-électrique

Shute, M. Wallace B., Président, Comité des citoyens d'Ottawa-Ouest

Discussion 37:26-31

Mémoire 37:258-68

- Ciborowski, Adolf, Urban Planner, Poland
- Clack, R. D., Asst. Gen. Mgr., Planning-Ontario, NCC
- Clark, R. H., Reeve, Rockcliffe Park Village
- Clarke, Gary B., Pres., National Capital Zoological Society
- Coolican, Denis, Chairman, Regional Municipality of Ottawa-Carleton
- Couturier, Michel, Research Officer, Federation of the Junior Chambers of Commerce of French Canada, Inc.
- Crépeau, Jacques, Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee
- Daniels-Cesaratto, Mrs. Lyse, Chairman, Mouvement Impératif français de Lucerne
- Danson, Hon. Barnett, Minister responsible for National Capital Commission
- Dawes, F. H. W.
- Deveault, Antoine, Chairman, Société nationale des Québécois de l'Outaouais
- Drury, Hon. C.M., Minister of Public Works
- Dugas, Yvon, Vice-Pres., Alliance for Bilingualism
- Finn, Mrs. M., S.T.A.N.D.
- Fogo, J., Vice-Pres., Jock River Ratepayers Assoc.
- Forrest, Miss Judy, Chairman, Centretown, Citizens' Community Association
- Fortin, Daniel, Citizens' Committee of the Fontaine Park Area, Hull
- Fraser, Roger, Vice-Chairman, Quebec Education Assoc.
- Fullerton, Douglas, D. G. Fullerton and Co.
- Gallant, Edgar, Chairman, National Capital Commission
- Gamble, Alvan
- Giguère, G., National Capital Environmental Council
- Gouin, Jacques, West Quebec Historical Society
- Greenberg, Lorry, Mayor, City of Ottawa
- Gregory, Mrs. M., Pres., National Capital Environmental Council
- Hagerman, D., Pres., Ottawa-Carleton Day Care Assoc.
- Haydon, A. S., Reeve, Nepean Township
- Henry, J., Dir., Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee
- Howey, Dick, Nepean-Aylmer Citizens' Transit Committee
- Kennedy, Trip
- Kimmerly, Ian, Centretown Citizens' Community Association
- King, Donald, Commissioner, Lanark Area Restructuring study
- Kirchner, J. E., Asst. Gen. Mgr., Property and Finance, NCC
- Klein, Jos., Chairman, Lansdowne Park Committee Glebe Community Assoc.
- Knubley, J. R., Ottawa Board of Trade
- Lacroix, Andre Dir., Federation of the Junior Chambers of Commerce of French Canada, Inc.
- Lafleche, Gertrude, West Quebec Historical Society
- Lalonde, Marc, Director, Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton
- Lalonde, Roger, Member, Alliance for Bilingualism
- Landriault, Roger, Pres., Assoc. Of Building Owners and Managers of the Outaouais Region
- Larish, W., Jock River Ratepayers Assoc.;

Siège du gouvernement

Définition 2:14-5; 19:8, 12, 125

Propositions 2:13-4; 14:5, 18; 17:13; 19:7, 24, 29; 23:12, 19-20, 27, 46-7; 26:24; 27:8, 38-9; 28:36; 29:11; 30:8-9, 34; 31:24

Sites historiques

Voir

Capitale nationale, Région

Smishek, hon. Walter E., Ministre Finances, Province Saskatchewan

Discussion 14:10-21

Exposé 14:4-9

Smiths Falls

Voir

Lanark, Comté et ville de Smiths Falls

Société centrale d'hypothèques et de logement

CCN, partage tâches 2:27-8

Projets-pilotes 2:20

Rôle, conception urbaine 4:19, 22

Société d'aménagement de l'Outaouais

Limites 18:10

Rôle, réalisations 17:123, 125-6; 27:90

Société d'expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton

Mémoire 31:79-93

Société historique de l'ouest du Québec

Mémoire 27:81-3

Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Mémoire 35:145-51

Société zoologique de la Capitale nationale

Membres 29:30-1

Mémoire 29:97-108

Planification et exploitation jardin, rôle, recommandation 29:28

Voir aussi

Jardin zoologique

Spéculation foncière

Contrôle, recommandation 30:7

Outaouais québécois 32:8, 13

Terrains industriels 31:10, 13

S.T.A.N.D. (Serving The Aims and Needs of the Disabled)

Mémoire 39:117-9

- Lavoie, E., Société nationale des Québécois de l'Outaouais
- Leclair, Don, Carlsbad Springs Assoc. of Residents
- Leger, I. R., Immed. Past Pres., Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton
- Legros, Charles, Ottawa Board of Trade
- McDonald, H. R., Commissioner, Hydro-Electric Commission of the Township of Nepean
- McGregor, Ross, Centretown Citizens' Community Assoc.
- McKay, John H.
- MacKinnon, J. W., Ottawa Board of Trade
- MacNiven, J. A., Asst. Gen. Mgr., Development, NCC
- Major, Bernard, Director, Aylmer Residents Association
- Marcil-Bourgoin, Mrs. Marie-Thérèse, West Quebec Historical Society
- Marlin, Randal, Past Pres., Present Area Dir., Glebe Community Assoc.
- Matte, Joseph, Chairman, Conseil Régional de Développement de l'Outaouais
- May, Miss Lynne, Centretown Citizens' Community Association
- Mayo, Daniel, Research Co-ordinator, Lanark Area Restructuring Study
- Menendez, Mrs. E., Pres., Federation Citizens' Associations
- Mlacak, John, Reeve, March Township
- Montague, M. J., Chairman, Hydro-Electric Commission of the Township of Nepean
- Newcombe, E. P. Councillor, Rockcliffe Park Village
- Ouimet, Raymond, Citizens' Committee of the Fontaine Park Area, Hull
- Padolsky, Barry, Consultant, Vanier
- Pankratz, H. J., Chairman, Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton
- Parekh, N., Past Pres., India Canada Assoc., Ottawa Valley
- Payne, Mrs. Fern, Pres., Jock River Ratepayers Assoc.
- Pedneault, Roland, Dir., Federation of the Junior Chambers of Commerce of French Canada, Inc.
- Pinard, Yves, Dir. Gen., Conseil Régional de Développement de l'Outaouais
- Portal-Foster, Mrs. Joan K., Executive Director, National Capital Region, Canadian Youth Hostels Assoc.
- Pugsley, Prof. W. H.
- Ramsay, J. N., Clerk-Treasurer, Rockcliffe Park Village
- Regan, Hon. Gerald A., Premier, Province of Nova Scotia
- Rennie, J., Jock River Ratepayers Assoc.
- Richer, Mrs. D., Chairman, Board of Directors, Conseil Régional de Développement de l'Outaouais
- Rivest, Jean-Marc, Dir., Planning, Outaouais Regional Community
- Roaf, Mrs. Mary, Dir., Past Pres., Action Sandy Hill
- Roberge, Denis, Director, Aylmer Residents Association
- Rook-Green, J. W., Gen. Mgr., Commercial and Industrial Development Corporation of Ottawa-Carleton
- Rothschild, Major-Gen. Robert, Urban Vice-Pres., Federation of Citizens' Associations
- Rubin, Ken

Starr, M. Ralph, Membre, Comité Transport des citoyens de Nepean-Aylmer

Discussion 39:24

Steenberg, Mme Pat, Vice-présidente, Association garderies de jour d'Ottawa-Carleton

Exposé 40:8-10

Steers, M. F. M., Président, Lower Rothwell Heights Tenants' Association

Discussion 31:31

Exposé 31:28-30

Stewart, Ralph, député (Cochrane), Coprésident du Comité

Région de la capitale nationale 1:9, 12, 14-5, 17-8, 22, 25-7; 2:17-8, 21, 24, 26-9, 31-2, 34, 37-8; 4:4, 15, 17-8, 20-2, 24, 26, 28-30, 32, 35-7; 6:5-9, 11-3, 16-8, 20-1, 24, 26; 7:4-5, 9, 11, 14, 19-20, 22, 27-8; 8:8; 10:4-6, 9, 12, 16, 20-2, 27-8, 30, 32; 12:4, 11, 14-5, 34-7; 13:4, 7-9, 11, 14-5, 17, 20-1, 23-5, 28; 14:4, 9, 11-4, 16-8, 20-1; 15:4, 7, 14, 16, 20, 22-4, 28, 31-2; 16:4, 6, 13-7, 21, 24; 23:5-7, 9, 13, 15-6, 18, 21, 23-4, 26-9; 24:4-7, 9-10, 12, 14-7; 25:4-8, 11, 13, 16, 19, 23, 26-31; 26:5-7; 27:7-8; 28:4-5, 10-1, 20, 25, 29, 31, 35, 37-40; 29:31-41; 31:5-6, 8, 11, 14-5, 20-3, 27-8, 30-1, 33-6; 36:4-5, 7-9, 11, 13, 16, 18-22, 24, 27, 29, 33-4, 36, 38, 42, 45-9; 38:4, 10, 13, 17, 24; 40:7-8, 10-6; 41:4, 6; 42:4, 7, 10-1, 14-5, 17, 20, 25-8, 31, 35, 37-8; 43:4-7

Subramaniam, Mme Jaya, Présidente, Association Inde-Canada

Exposé 40:11-3

Taxes

Scolaires 10:13-4; 19:15-6

Subventions fédérales en lieu de 10:13-4; 13:20-1; 17:141; 19:123, 147-8; 22:19-20; 23:15-6, 21-2, 48; 25:19; 42:27

(de) Ventes 32:16

Terres fédérales

Ministère responsable 42:28-31

Tiger, M. Michael, Directeur et porte-parole, Comité d'action de Côte-de-Sable

Discussion 36:36-48

Exposé 36:34-6

Toronto métropolitain

Édifices en hauteur 30:14

Tourisme

Capitale nationale, organisation spéciale, recommandation 38:9

Transport

Autobus

Ottawa, Hull, échange services 9:21

Service gratuit 9:21

Voies réservées aux 9:5-6, 21; 10:8

- Schouten, J., Acting Asst. Gen. Mgr., Planning, Research and Services Branch, NCC
 - Séguin, Jean-Marie, Chairman, Outaouais Regional Community
 - Shute, Dr. W. B., Chairman, Ottawa West Citizens' Committee
 - Smishek, Hon. W. E., Minister of Finance, Province of Saskatchewan
 - Steenberg, Mrs. P., Vice-Pres., Ottawa-Carleton Day Care Assoc.
 - Steers, F. M., Pres., Lower Rothwell Heights Tenants' Assoc.
 - Subramanian, Mrs. J., Pres., India Canada Assoc., Ottawa Valley
 - Tiger, Michael, Director, Action Sandy Hill
 - Trent, Mrs. Diana, Pres., Alliance for Bilingualism
 - Tuskey, Mrs. K., Pres., Lexington Park Assoc.
 - Van Dusen, Tom, Director, Aylmer Residents Association
 - Vianna, Rene, Société nationale des Québécois de l'Outaouais
 - Vodden, Harold, Carlsbad Springs Assoc. of Residents
 - Von Mirbach, Henning, Treasurer, National and Provincial Parks Association of Canada
 - Weltman, I., Vice-Pres., S.T.A.N.D.
 - Wilkes, George, Dir., Past Pres., Action Sandy Hill
 - Wlochowicz, R., Pres., Carlsbad Springs Assoc. of Residents
 - Wright, John, Planning Commissioner, Regional Municipality of Ottawa-Carleton
- For Pagination, see Index in alphabetical order
- Carp-Aylmer-Almonte, navette ferroviaire 39:13-4, 18-20, 122-31; 42:27-8
- Consultation gouvernements et organismes concernés 39:21, 25, 28
- Coût 39:14, 17, 22, 24-5, 132-5
- Intégration réseau routier 39:20, 27-8
- Pont Île Victoria 39:32
- Population desservie 39:23
- Carrefour Rideau 9:20-1
- CCN, MROC, CRO, désaccords 9:11-2; 16:8; 17:22, 26; 41:17
- Ceinture de verdure, utilisation terrains 16:9-10
- Centre-ville haute densité, problème 22:12-3
- Corridor, centre-ville, secteur sud-est 22:66
- En commun
- Complémentaire, certaines régions 5:14
- Corridor Québec-Windsor 5:12-3
- Déplacements en milieu urbain 3:9-10; 15:29
- Deux rives de l'Outaouais, planification 25:29-30
- Ottawa-Hull, axe nord-ouest, sud-est 3:9; 5:13-5; 12:5; 16:8-9; 17:21, 27, 130-1; 22:12, 20, 25, 71-2; 41:17
- Priorité sur automobiles 9:5-6
- Québec, ville 17:27
- Gloucester-Lucerne, axe de développement 36:12, 25, 33, 103-5
- Groupe tripartite, consultation intergouvernementale 3:11; 20:21; 25:22-3; 33:21; 37:12
- Monorail entre Ottawa et Hull 2:30; 8:19-20
- MROC, propositions 15:17, 29, 74-5; 16:21-2; 22:90-1
- OC Transpo, chauffeurs, opinion service routier 39:15
- Options, étude 2:30; 25:29
- Organisme indépendant, étude, recommandation 39:33
- Ottawa Ouest, problèmes 37:22-4, 28-9
- Parc Lansdowne, problèmes causés 36:6, 9, 10
- Quartiers à basse densité, système proposé 5:15
- Transport ferroviaire, avantages 39:15
- Ville centrale, ville satellite Kanata-Glen Cairn 22:75
- Voir aussi
- Routes

Travaux publics, Ministère

- Drury, hon. C. M., exposé 11:8-15
- Location édifices dépassant hauteur limite 11:18-9, 23
- Région Capitale nationale, activités, rôle 11:11
- Relations
 - CCN 3:11; 11:14-5, 23-4; 20:9
 - Duplication services 11:21-3
 - Intergouvernementales 11:15, 20
 - Ministères 11:12, 14
 - Secteur privé 11:13
- Rôle, fonctions
 - Gestion immobilière 11:10, 13, 20
 - Locateur 11:9
 - Projets centre ville 6:25

Trent, Mme Diana, Présidente, Alliance pour le bilinguisme

- Discussion 27:24-7
- Exposé 27:22-3

Tuskey, Mme K., Présidente, Association parc Lexington

- Discussion 42:25-31
- Exposé 42:20-5

Urbanisation

Défi 17:98-101
Opinions 37:18-20

Urbanisme

Gouvernement fédéral, rôle, recommandations 26:13,
138-9

Van Dusen, M. Tom, Association résidents d'Aylmer

Discussion 26:24
Exposé 26:20-2

Vanier, Cité

Annexion ville d'Ottawa 19:9, 24, 29
Auto suffisance, prévisions 19:9, 10
CCN, relations 19:13-4, 20
Croissance urbaine 7:11; 19:14, 127-8, 159
Densité 19:10
Mémoire 19:117-84
Consultations 19:11
Sommaire et recommandations 19:120-34
Municipalité constituante distincte de deuxième niveau,
recommandation 22:83
Plan d'aménagement
Gouvernement, participation financière 19:15, 26, 29,
30-1
Nouvelle division, recommandation 19:159
Noyau commercial 19:10, 15
Participation 19:9-10
Planification propre avenir, recommandation 10:13
Présence fédérale 19:8-9, 30
Situation, cadre région Capitale nationale 19:7-8, 12, 14,
24, 29
Subventions fédérales tenant lieu de taxes 10:13
Taxes scolaires 10:13-4; 19:15-6

Varsovie

Planification urbaine
Modèle pour reste du pays 38:21-2
Normes 38:22-3
RCN, réalisations ressemblances 38:5, 18
Structure administrative 38:18-20

Vianna, M. René, Directeur, Société nationale des Québécois de l'Outaouais

Discussion 35:10, 13-4

Ville-État

Appellation 28:25
Autres niveaux gouvernement, relation 28:7
Avantages 28:93-8
Conseil municipal, réaction 28:26
Développement social, culturel 28:17
Fiscalité 28:17, 28
Gouvernement fédéral, rôle 28:38
Limites géographiques 28:5, 8, 21, 23-4, 26-7, 35, 36
New York, ville, comparaison 28:39
Opinions 28:15-6, 34; 31:26
CCN 33:13-4

Réforme constitutionnelle 28:31
 Statut, pouvoirs 28:7-8, 21, 31
 Structures politiques 28:16, 19-20, 30-1

Ville du Sud-est

Aménagement 4:19-20; 10:20-1, 25-6
 Conflits d'intérêts 6:22-3
 Consultation résidents 39:164
 Opposition 4:22-3; 16:15; 37:30
 Pollution rivière Rideau, effet 12:24-5; 16:14
 Terres agricoles, effet 16:14
 Carlsbad Springs, aménagement
 Expropriation
 Opposition 39:34, 40-1
 Procédure, négociation 39:37-45, 157-64
 Praticabilité 6:24; 15:17-8; 16:11-8; 22:25; 39:38-9
 Site préféré 16:16
 CCN, gouvernements provincial, régional, conflit 4:22-3; 6:22-3; 37:9-10
 Comité planification préliminaire, proposition 6:23
 Construction, intérêt national 37:10-1
 Études, nature sols 6:23; 10:21; 16:11-3, 18
 Financement, responsabilité 37:10-1
 Par opposition sud-ouest, Barrhaven 35:16-7, 142-3
 Possibilité construction édifices nécessaires 4:19
 Transport 4:20

Villes satellites

Concept, opinions 22:13; 30:13
 Kanata-Glen Cairn 20:11; 22:73-6; 37:29-30
Voir aussi
 Ville du Sud-est

Vodden, M. Harold, Membre, Association résidents Carlsbad Springs

Discussion 39:37-8, 44

Voies ferrées

Relocalisation 20:13, 25-6; 38:21

Voirie

Voir
 Routes

von Mirback, M. Henning, Trésorier, Association parcs nationaux et provinciaux du Canada

Discussion 29:35

Washington, D.C.

Région Capitale nationale, comparaison 10:17; 13:16; 14:9-10; 30:6, 9, 10-1
 Structure administrative 30:8

Watson, Ian, député (Laprairie)

Région de la capitale nationale 1:8, 14, 18, 20, 22; 2:31-4, 38; 3:25; 4:15, 18-21, 24, 37; 6:16, 21-6; 7:11-4; 11:18-9; 13:26-8; 16:14-6; 21:5, 7, 9; 26:36-41; 28:29-31, 35, 39; 32:28-9, 33-4, 41; 33:32-4; 36:33-4, 38-41, 43-4, 47, 49; 37:28-31; 38:21-3; 39:21-4, 41-5; 42:10-1

Weltman, M. I., Vice-président, S.T.A.N.D. (Serving The Aims and Needs of the Disabled)

Discussion 39:9-12

Wilkes, M. George, Directeur (président sortant), Comité d'action de Côte-de-Sable

Discussion 36:41, 46-7

Williams, M. C.B., Premier sous-ministre adjoint, Min. Travaux publics

Édifice Metropolitan Life 11:17

Winnipeg, Man.

Gouvernement métropolitain à «ville unique» 19:171, 177

Wlockowicz, M. R., Président, Association résidents Carlsbad Springs

Discussion 39:35-45

Exposé 39:33-4

Woodroffe-Baseline, Quartier

Projet-pilote 2:20; 20:13-4

Wright, M. John, Commissaire planification, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton

Discussion 15:25-7; 16:19; 25:9

Mémoire, lecture 15:8-14

Zoo

Voir

Jardin zoologique

Appendices

NCR—1 Traitement effluents 9:34-5

NCR—2 Municipalité régionale Ottawa-Carleton, mémoire 15:55-79

NCR—3 Communauté régionale de l'Outaouais, mémoire 17:92-152

NCR—4 Conseil municipal, Cité Vanier, mémoire 19:117-84

NCR—5 Canton de March, mémoire 22:59-98

NCR—6 Conseil village Parc Rockcliffe, mémoire 23:41-50

NCR—7 Groupe d'étude sur réaménagement région Lanark, mémoire. Annexes 24:19-31

NCR—8 Frederick, S.H. Dawes, architecte, mémoire 26:124-42

NCR—9 Association résidents d'Aylmer, mémoire 26:143-97

NCR—10 Trip Kennedy, Échevin, Cité d'Ottawa, mémoire 26:198-207

NCR—11 Conseil de la vie française en Amérique, mémoire 27:69-79

NCR—12 Société historique ouest du Québec Inc., mémoire 27:81-3

NCR—13 Fédération Jeunes Chambres du Canada français, mémoire 27:85-95

NCR—14 M. Lorry Greenberg, Maire, Cité d'Ottawa, mémoire 28:69-98

NCR—15 Conseil régional développement Outaouais, mémoire 29:57-71

- NCR—16 Association d'éducation du Québec, mémoire 29:79-82
- NCR—17 Société zoologique de la Capitale nationale, mémoire 29:97-108
- NCR—18 Association des parcs nationaux et provinciaux du Canada 29:111-27
- NCR—19 Creighton Aquin, architecte, mémoire 30:59-77
- NCR—20 Viateur Alain, mémoire 30:87-93
- NCR—21 Alvan Gamble, mémoire 30:113-35
- NCR—22 Ken Rubin, mémoire 30:149-64
- NCR—23 Société d'expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton, mémoire 31:79-93
- NCR—24 Chambre de commerce d'Ottawa, mémoire 31:95-104
- NCR—25 Lower Rothwell Heights Tenants' Association, mémoire 31:105-15
- NCR—26 W.H. Pugsley, mémoire 31:117-23
- NCR—27 Association des propriétaires et gérants d'immeubles locatifs de l'Outaouais, mémoire 32:85-92
- NCR—28 Commission Hydro-électrique du Township de Nepean, mémoire. Annexes 32:93-132
- NCR—29 Association canadienne d'éducation de langue française, mémoire 34:72-87
- NCR—30 Comité citoyens secteur parc Fontaine, mémoire 34:88-107
- NCR—31 Société nationale des Québécois de l'Outaouais, mémoire. Annexe 35:95
- NCR—32 Jock River Ratepayers Association, mémoire 35:141-4
- NCR—33 Association communautaire citoyens centre-ville, mémoire 35:145-51
- NCR—34 Association communautaire du Glebe, mémoire 36:90-6
- NCR—35 Mouvement impératif français de Lucerne, mémoire 36:97-114
- NCR—36 Comité d'action de Côte-de-Sable, mémoire 36:115-33
- NCR—37 Bourns, Brian, Échevin, Cité d'Ottawa, mémoire 37:108-13
- NCR—38 McKay, John, mémoire. Annexes 37:114-257
- NCR—39 Comité des citoyens d'Ottawa-Ouest, mémoire 37:258-68
- NCR—40 S.T.A.N.D. (Serving The Aims and Needs of the Disabled), mémoire 39:117-9
- NCR—41 Comité Transport citoyens Nepean-Aylmer, mémoire 39:120-52
- NCR—42 Association résidents Carlsbad Springs, mémoire. Annexes 39:153-97
- NCR—43 Association canadienne des auberges de jeunesse, mémoire. Annexe 40:32-8
- NCR—44 Association garderies de jour d'Ottawa-Carleton, mémoire 40:39-42
- NCR—45 Association Inde-Canada, mémoire 40:43-7
- NCR—46 Fédération associations de citoyens, mémoire. Annexes 42:39-54
- NCR—47 Association du parc Lexington, mémoire 42:55-61
- NCR—48 Conseil environnement Capitale nationale, mémoire 42:62-9

Documents

—CCN

Documents préparés pour membres du Comité 12:31

- Liste documents présentés au Comité 23:5
 —«Profil social et démographique des diverses parties
 région Capitale nationale» 3:5

Documents déposés

- Plan directeur zone planification Ottawa-Carleton (Pièce A) 15:3, 30
- Plan officiel de 1975—Nepean (Pièce B) 20:3, 15
- Appendice technique du Plan officiel de Nepean—planification (Pièce C) 20:3, 15
- Commission Mayo, Mémoire (Pièce D) 20:3, 15
- Amendements proposés à Loi sur Commission Capitale nationale (Pièce E) 25:3, 31
- Rapport sur enquêtes préliminaires conditions sous-sol, secteur croissance sud-est, région Ottawa—K.H. King Associates Ltd. (Pièce F) 25:3, 8, 31
- Rapport société d'habitation Ontario sur enquête préliminaire emplacements rechange, groupement terrains, région Ottawa-Carleton—K.H. King Associates Ltd. (Pièce G) 25:3, 8, 31
- Lettres et mémoires reçus des personnes et groupes n'ayant pas comparu devant le Comité 40:3-4
 - Saint-Germain, M. Charles (Pièce H)
 - Saumure, M. Denis (Pièce I)
 - A Capital for Canadians Society Inc. (Pièce J)
 - Brereton, M. Thomas F. (Pièce K)
 - Central Canada Exhibition Association (Pièce L)
 - Exposition d'hiver d'Ottawa (Pièce M)
 - Ottawa Valley Seed Growers Association (Pièce N)
 - Overbrook Community Council (Pièce O)
 - Goltman, M. D.M. (Pièce P)
 - Martin, M. Peter (Pièce Q)
 - de la Bourdonnaye, M. Roland B. (Pièce R)
 - Association canadienne d'automobilistes, Club automobile du Québec et Ontario Motor League (Pièce S)
 - Comité en vue d'un district fédéral (Pièce T)
 - Caldwell, M. Gregory T., et un groupe de résidents locaux (Pièce U)
 - Whitlock, M. Robert W.—(Volumes 1 et 2) (Pièce V)
 - Queenswood Homeowners Association (Pièce W)
 - Nicholas, M. Doug (Pièce X)
 - Stark, M^{me} Jennie (Pièce Y)

Témoins

- Allard, M. Pierre, Chef, équipe d'études régionales, Direction recherche et service planification, CCN
- Andrew, M^{lle} Carolyn, Membre, Comité planification, Comité d'action de Côte-de-Sable
- Ayers, M. Frank, Commissaire travaux, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
- Beauchemin, M. Raymond, Secrétaire général, Association canadienne d'éducation de langue française
- Boggs, M. Michael, Administrateur-trésorier, Cité Vanier
- Bonin, M. André, Directeur général adjoint (Planification-Québec), CCN
- Bourgoin, M. Louis-Marie, Président, Société historique de l'ouest du Québec Inc.

- Bourns, M. Brian, Échevin, Cité d'Ottawa
- Brodo, M. Irwin M., Président, Association parcs nationaux et provinciaux du Canada
- Brousseau, M. Guy, Président général, Association canadienne d'éducation de langue française
- Brown, M^{me} C., Vice-présidente, Affaires rurales, Fédération associations de citoyens
- Cameron, M. Douglas, Solliciteur régional, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
- Carrière, M. Florian, Directeur relations extérieures, Conseil de la vie française en Amérique
- Castonguay, M. Charles, Directeur, Société nationale des Québécois de l'Outaouais
- Ciborowski, M. Adolf, Architecte, urbaniste-écologiste
- Christopher, M. John, Conseiller du Comité, Service recherches, Bibliothèque du Parlement
- Clack, M. Rod, Directeur général adjoint (Planification-Québec), CCN
- Clark, M. R. H., Maire, Village Parc Rockcliffe
- Clarke, M. Gary B., Président, Société zoologique de la Capitale nationale
- Coolican, M. Denis, Président, Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton
- Couturier, M. Michel, Recherchiste, Fédération Jeunes Chambres du Canada Français
- Crépeau, M. Jacques, Membre, Comité Transport citoyens de Nepean-Aylmer
- Daniels-Cesaratto, M^{me} Lyse, Présidente, Mouvement impératif français de Lucerne
- Danson, hon. Barnett, Ministre responsable CCN
- Dawes, M. Frederick W. H., Directeur, Réalisation programmes bilatéraux dans établissements humains, ACIDI
- Deveault, M. Antoine, Président, Société nationale des Québécois de l'Outaouais
- Drury, hon. C. M., Ministre Travaux publics
- Dugas, M. Yvon, Vice-président, Alliance pour le bilinguisme
- Finn, M^{me} M., Présidente, S.T.A.N.D. (Serving The Aims and Needs of the Disabled)
- Fogo, M. J., Vice-président, Jock River Ratepayers Association
- Forrest, M^{lle} Judy, Présidente, Association communautaire citoyens centre-ville
- Fortin, M. Daniel, Comité citoyens secteur parc Fontaine
- Fraser, M. Roger, Premier vice-président, Association d'éducation du Québec
- Fullerton, M. Douglas, Ancien Président, CCN
- Gallant, M. Edgar, Président, Commission de la Capitale nationale
- Giguère, M. G., Membre, Conseil environnement Capitale nationale
- Gouin, M. Jacques, Directeur, Société historique de l'ouest du Québec
- Greenberg, M. Lorry, Maire, Cité d'Ottawa
- Gregory, M^{me} M., Présidente, Conseil environnement Capitale nationale
- Hagerman, M. Dave, Président, Association garderies de jour d'Ottawa-Carleton
- Haydon, M. A. S., Maire, Municipalité Nepean
- Henry, M. John, Directeur, Comité Transport citoyens Nepean-Aylmer

- Howey, M. Dick, Membre, Comité Transport citoyens Nepean-Aylmer
- Kennedy, M. Trip, Échevin, Cité d'Ottawa
- Kimmerley, M. Ian, Membre, Association communautaire citoyens centre-ville
- King, M. Donald, Expert-conseil, Représentant Comté Lanark et ville de Smiths Falls
- Kirchner, M. J. E., Directeur général adjoint—Direction biens et finances, CCN
- Klein, M. Joseph, Président, Comité du parc Lansdowne, Association communautaire du Glebe
- Knubley, M. J. R., Président Comité ad hoc RCN, Chambre de Commerce d'Ottawa
- Lacroix, M. André, Directeur, Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français
- Laflèche, M^{lle} Gertrude, Directrice, Société historique de l'ouest du Québec
- Lalonde, M. Marc, Directeur, Société d'expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton
- Lalonde, M. Roger, Membre, Alliance pour le bilinguisme
- Landriault, M. Roger, Président, Association propriétaires et gérants d'immeubles locatifs de l'Outaouais
- Larish, M. W., Membre, Jock River Ratepayers Association
- Lavoie, M. Eugène, Vice-président, Société nationale des Québécois de l'Outaouais
- Leclair, M. Don, Membre, Association résidents Carlsbad Springs
- Léger, M. Ivan R., Président sortant, Société expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton
- Legros, M. C. E., Président, Chambre de commerce d'Ottawa
- McDonald, M. Hugh R., Commissaire, Commission Hydro-électrique, Township de Nepean
- McGregor, M. Ross, Membre, Association communautaire citoyens centre-ville
- McKay, M. John H.
- MacKinnon, M. J. W., Président, Comité impôt, Chambre de commerce d'Ottawa
- MacNiven, M. J. A., Gestionnaire général adjoint, Direction développement, CCN
- Major, M. Bernard, Association résidents Aylmer
- Marcil-Bourgoin, M^{me} Marie-Thérèse, Secrétaire, Société historique de l'ouest du Québec
- Marlin, M. Randal, Président sortant et directeur actuel du secteur, Association communautaire du Glebe
- Matte, M. Joseph, Président, Conseil régional développement Outaouais
- May, M^{lle} Lynne, Membre, Association communautaire citoyens centre-ville
- Mayo, M. Daniel, Expert-conseil, Représentant Comité Lanark et ville de Smiths Falls
- Menendez, M^{me} E., Présidente, Fédération associations de citoyens
- Mlacack, M. John, Maire, Municipalité de March
- Montague, M. Martin J., Président, Commission Hydro-électrique, Township de Nepean
- Newcombe, M. E. Peter, Conseiller, Village Parc Rockcliffe
- Quimet, M. Raymond, Comité citoyens secteur parc Fontaine

- Padolsky, M. Barry, Conseiller, Cité Vanier
- Pankratz, M. Henry J., Président, Société d'expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton
- Payne, M^{me} Fern, Présidente, Jock River Ratepayers Association
- Pedneault, M. Roland, Directeur, Fédération des Jeunes Chambres du Canada Français
- Pinard, M. Yves, Directeur-général, Conseil régional développement Outaouais
- Portal-Foster, M^{me} Joan, Directeur exécutif, Association canadienne auberges de jeunesse
- Pugsley, M. W.H., Professeur, Univ. McGill
- Ramsay, M. John, Secrétaire trésorier, Village Parc Rockcliffe
- Regan, Hon. Gerald A., M.L.A., Premier ministre province Nouvelle-Écosse
- Rennie, M. J., Membre, Jock River Ratepayers Association
- Richer, M^{me} Danielle, Membre, Conseil régional développement Outaouais
- Rivest, M. Jean-Marc, Directeur, Service planification, Communauté régionale de l'Outaouais
- Roaf, M^{me} Mary, Directrice (président sortant), Comité d'action de Côte-de-Sable
- Roberge, M. Denis, Association résidents d'Aylmer
- Rook-Green, M. John W., Gérant général, Société d'expansion commerciale et industrielle d'Ottawa-Carleton
- Rothschild, M. Robert, Vice-président, Affaires urbaines, Fédération associations de citoyens
- Schouten, M. Jaap, Directeur général adjoint suppléant, Direction recherche et services planification, CCN
- Séguin, M. Jean-Marie, Président, Communauté régionale de l'Outaouais
- Shute, M. Wallace B., Président, Comité citoyens Ottawa-Ouest
- Smishek, Hon. Walter E., Ministre Finances, Province Saskatchewan
- Starr, M. Ralph, Membre, Comité Transport des citoyens de Nepean-Aylmer
- Steenberg, M^{me} Pat, Vice-présidente, Association garderies de jour d'Ottawa-Carleton
- Steers, M. F. M., Président, Lower Rothwell Heights Tenants' Association
- Subramaniam, M^{me} Jaya, Présidente, Association Inde-Canada
- Tiger, M. Michael, Directeur et porte-parole, Comité d'action de Côte-de-Sable
- Trent, M^{me} Diana, Présidente, Alliance pour le bilinguisme
- Tuskey, M^{me} K., Présidente, Association parc Lexington
- Van Dusen, M. Tom, Association résidents d'Aylmer
- Vianna, M. René, Directeur, Société nationale des Québécois de l'Outaouais
- Vodden, M. Harold, Membre, Association résidents Carlsbad Springs
- von Mirbach, M. Henning, Trésorier, Association parcs nationaux et provinciaux du Canada
- Weltman, M. I., Vice-président, S.T.A.N.D. (Serving The Aims and Needs of the Disabled)
- Wilkes, M. George, Directeur (président sortant), Comité d'action de Côte-de-Sable

- Williams, M. C.B., Premier sous-ministre adjoint, Min.
Travaux publics
 - Wlockowicz, M. R., Président, Association résidents
Carlsbad Springs
 - Wright, M. John, Commissaire planification, Munici-
palité régionale d'Ottawa-Carleton
- Pour pagination, *voir* Index par ordre alphabétique

GOVT PUBNS.

BINDING SECT. JUL 2 1980

